N° 295. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

5 Mai 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

UN TIREUR COSAQUE DANS LES STEPPES .. DE MANDCHOURIE ..

Les grandes Poules des Produits à Longchamp

Le Grand Prix de la République au Parc des Princes

En automobile à travers l'Espagne

Le nouveau Circuit des Eliminatoires de la Coupe Bennett

Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE

TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

CYCLES AUTOMOBILES

Gladiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'
vieillir. Prenez donc tous les jours d
dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre ta*
restera ou redeviendra svelte. — Le flacon
50 dragées est expédié franco par le LABORATOI
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE

CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU

Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC

la CHOLÉRINE

EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE

PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES

EXIGER du RICQLÈS

HORS CONCOURS, PARIS 1900

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines

5, Boulevard Saint-Germain, 5

HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément**, *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

CHASSIS 10-12 CH. 6.400 fr.

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX

239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

PHOTOGRAPHES

PAPIER CITRATE la pochette 0,75

GUILLEMINOT

0,80 la pochette

PAPIER BROMURE

FAUTEUILS mûs par la personne assise

DUPONT

à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

à Paris, 10, R. Hautefeuille

Les plus Hautes Récompenses

à manivelles. Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE

POUR AUTOMOBILES

En Bidons de 5 et 10 litres

DANS TOUTE LA FRANCE

La Semaine Comique, par Hanriot.

— Quand je ne distingue pas le numéro, alors c'est que le teuf-teuf va trop vite ; je dresse contravention !

— Mais, à qui, puisque vous n'avez pas vu le numéro ?

— Je le tire au sort !

— Est-ce que Bébé est sage ?

— Il est bien turbulent, ce matin. Quand je lui donne à téter, on dirait qu'il veut jouer au football, lui aussi.

— C'est très bien, le casque protecteur... mais j'en porte plusieurs sur le corps. On peut tomber ailleurs que sur la tête...

Course diplomatique : afin de célébrer nos accords avec l'Angleterre, chaque cheval sera monté par deux jockeys, l'un français et l'autre anglais.

Orléans — Loiret

P. MÈRE DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*

Effet gradué à volonté.—Pas de traces.

LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman***.

Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux

La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL } 3 fr. la Boîte

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en

48 HEURES

les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

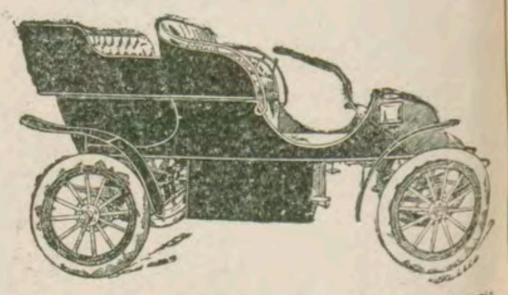
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS, 72, avenue de la Grande-Armée - PARIS

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

CHEVEUX pour dames. Postiches invisibles indéfrisables. Spécialité de cheveux blancs. Appliques FROT pour calvities partielles ou complètes.

Maison Mel FROT, 44, rue du Bac, Paris.

Envoi franco du catalogue illustré n° 5

Téléph. 215.12

SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146, PARIS

Manufacture d'appareils pour l'usage intime des deux sexes

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

5 Mai 1904. — N° 295

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LA RENTRÉE DE XYLÈNE, GAGNANTE DE LA POULE D'ESSAI DES POULICHES

La journée des Poules, au Bois de Boulogne, est une des grandes journées du programme de la Société d'Encouragement; elle fut favorisée par un temps superbe, aussi l'assistance était-elle des plus nombreuses et des plus élégantes. Les vainqueurs des deux Poules proviennent de nos plus illustres haras, ceux qui peuvent revendiquer une des plus larges parts dans la prospérité de notre élevage national. Xylène, par Le Sancy, le célèbre étalon de Martinvast, et Factory Girl, une des meilleures poulinières du haras de la comtesse Le Marois, achetée yearling par le baron de Schickler, a fait triompher la sympathique casaque cerise et blanche.

(Voir l'article page 344.)

Sofia (J. Lane), à M. Adet. Arr. 3e. | *Oasis* (Toon), au Vte d'Harcourt. | *Ambleteuse* (Gill), au Cte de Pracomtal. | *Alfa* (Spears), à M. Beer. | *La Solitude* (L. Robert), à M. Letellier. Arrivée 1re. | *Dame de France* (P. Brown), à M. Cottin. | *Angara* (Belhouse), à M. de St-Alary. Arrivée 2e. | *Laisser-Courre* (Ch. Childs), à M. de Salverte. | *Vodka* (G. Stern), à M. Ephrussi.

Le Prix des Lilas (7.000 fr. — 2.400 m.).
Au tournant de Boulogne.

Au Bois de Boulogne. Le Prix Greffulhe.

La saison bat son plein : les grandes écuries ont mis en ligne leurs premiers sujets, et, comme il arrive presque chaque année, elles triomphent dans les grandes épreuves, les epreuves classiques, qui nous montrent une fois de plus que " bon sang ne saurait mentir ", et que, malgré les méthodes nouvelles d'entraînement, les Webb, les Denman, les Milton et les Carter peuvent envisager l'avenir avec calme et serénité; ils sont pour les grandes semaines du Bois et de Chantilly formidablement armés. Nous présentons à nos lecteurs les poules de Longchamp, de Colombes et St-Ouen.

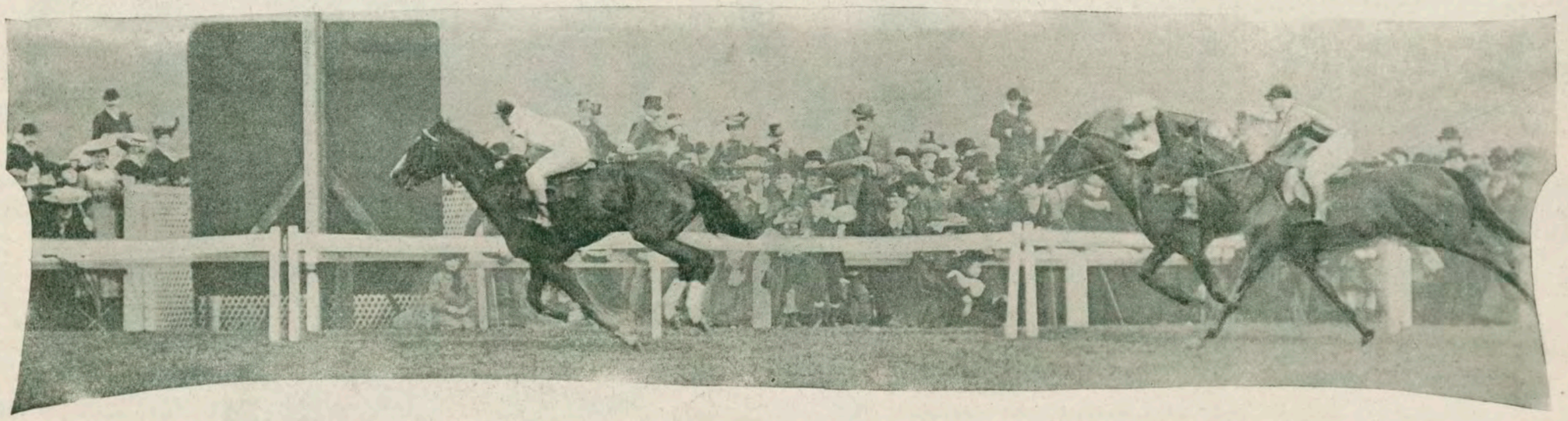
Les Poules d'Essai. Le Prix Rainbow.

La rentrée du vainqueur de la Poule d'Essai des Poulains (1 600 m. — 89 825 fr. dont 5.000 à l'éleveur.)
Gouvernant, *par Flying Fox et Gouvernante. Eleveur et propriétaire : M. Ed. Blanc ; entraineur: Denman; jockey: Ransch.*

Le propriétaire de Blanche de Castille.
M. Dousdebès, un de nos éleveurs de pur sang les plus consciencieux.

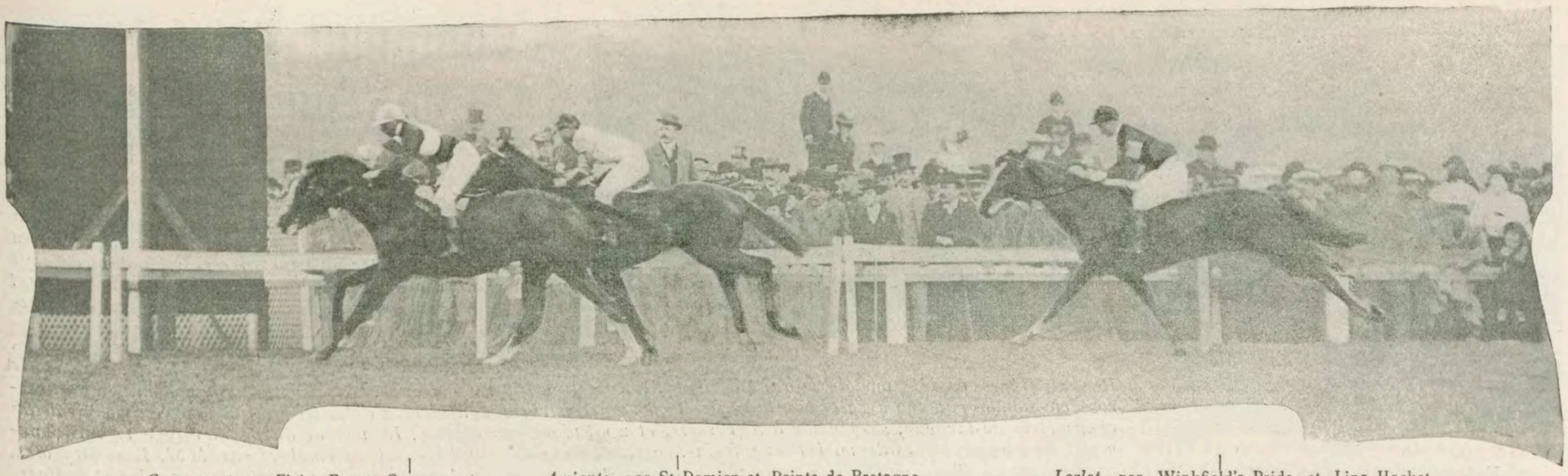
Le vainqueur du Prix Greffulhe (65.700 fr., dont 4.000 à l'éleveur.)
Monsieur Charvet, *par The Bard et Mlle Chiffon. Eleveur : M. Say ; propriétaire: M. de Saint-Alary ; entraineur : G. Milton ; jockey: O'Connor.*

Lorsque dans le paddock, avant une épreuve, on regarde défiler les chevaux de M. Edmond Blanc, l'impression est que tous, aussi bien les grands ténors, comme French Fox, Gouvernant, Ajax ou Caïus, que La Dévote, Finaud, Profane ou Facteur, plus modestes performers, sont encore très gros et auraient besoin de quelques galops; ils paraissent plus en chair qu'en muscles et cependant, quand ils sont dans leur action, ils montrent une aisance, une facilité, un " coulant " extraordinaires. Que sera-ce donc quands ils seront " fin prêts " ?



Xylène, par Le Sancy et Factory Girl. Eleveur : Cte Le Marois; propriétaire : Ct de Pourtalès; entraineur: W. Webb ; jockey: O'Connor. | *Profane*, par Winckfiel's Pride et Poupée. Eleveur et propriétaire : M Ed. Blanc ; entraineur: Denman ; jockey Ransch. | *Faconde*, par Callistrate, et Full Bloom. Eleveur et propriétaire : prince Murat ; entraineur: Lynham; jockey: Belhouse.

L'arrivée de la Poule d'Essai des Pouliches (30 000 fr., outre 5.000 à l'éleveur. — 1.600 m.).
Le montant du prix a été, cette année, de 99.900 francs.



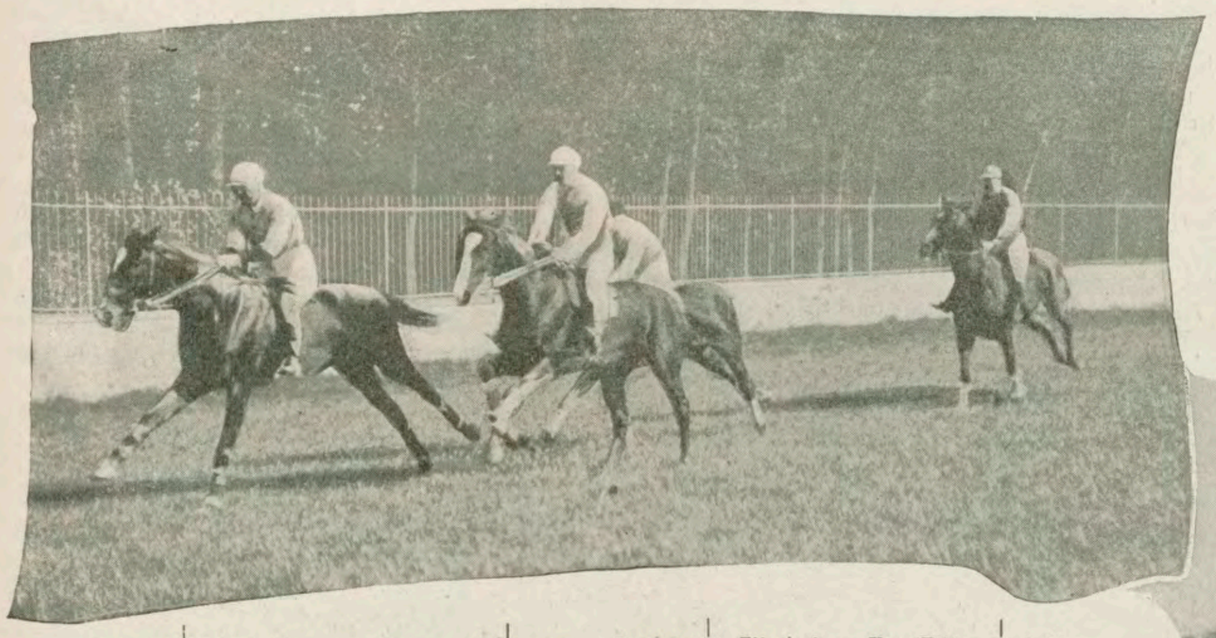
Gouvernant, par Flying Fox et Gouvernante. Eleveur et propriétaire : M. Edm. Blanc ; entraîneur : R. Denman ; jockey : Ransch.

Amiante, par St-Damien et Pointe de Bretagne. Eleveur : bar. de Schickler ; propriétaire : M. de Pourtalès ; entr. : W Webb ; jockey : O'Connor.

Lorlot, par Winkfield's Pride et Lina Hacket. Propriétaire : M. Lepaute ; entraîneur : A. Watkins ; jockey : A. Carter.

L'arrivée de la Poule d'Essai des Poulains (30 000 fr., outre 5.000 à l'éleveur. — 1.600 m.).

Le montant de la Poule a été, cette année, de 89.825 fr.



Robo (H. Holt), à M. J. Stern.

Masque de Fer (Hollobone), à M. Leigh. Arrivé 2e.

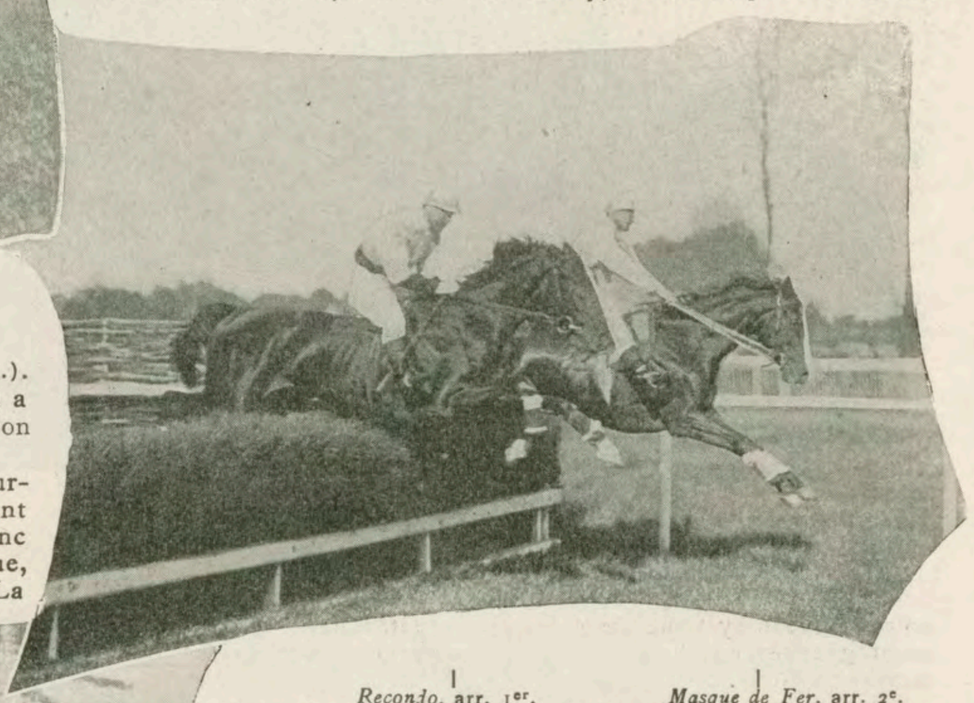
Recondo (A. Flint), à M. de St-Jayme. Arrivé 1er.

Kiss (Ellisson), à M. Teisset Arrivé 3e.

Le départ du Prix Silversmith (Colombes, 27 avril. — Course de haies. — 6.000 fr. — 3.000 m.).

il ne faudrait pas en conclure que le poulain manque de qualités; ce fils de The Bard a toujours été très estimé par son écurie; jusqu'ici il n'avait causé que des déceptions à son entraîneur ; cette victoire fait bien augurer de son avenir.

Une autre grande écurie, celle du baron de Schickler et de son gendre, le comte de Pourtalès, a enlevé la Poule des Pouliches. Xylène, une Le Sancy, a triomphé aussi facilement de Profane, une Winkfield's Pride, à M. Ed. Blanc, que Gouvernant, à M. Ed. Blanc a triomphé d'Amiante, à MM. de Schickler et Pourtalès. On peut, du reste, constater que, presque toujours les grandes Poules reviennent à nos grands éleveurs-propriétaires. La



Recondo, arr. 1er. *Masque de Fer*, arr. 2e.

Le saut de la dernière haie. — Prix Silversmith (Colombes).

Voleur (Chapman), à M. Ch. Lienart. Arrivé 2e.

Jacques Cœur (Hollobone), à M. Clado. Arrivé 1er.

Batelier (E Flint), à M. Véron.

Boer II (F. Monk), à M. W. Botten.

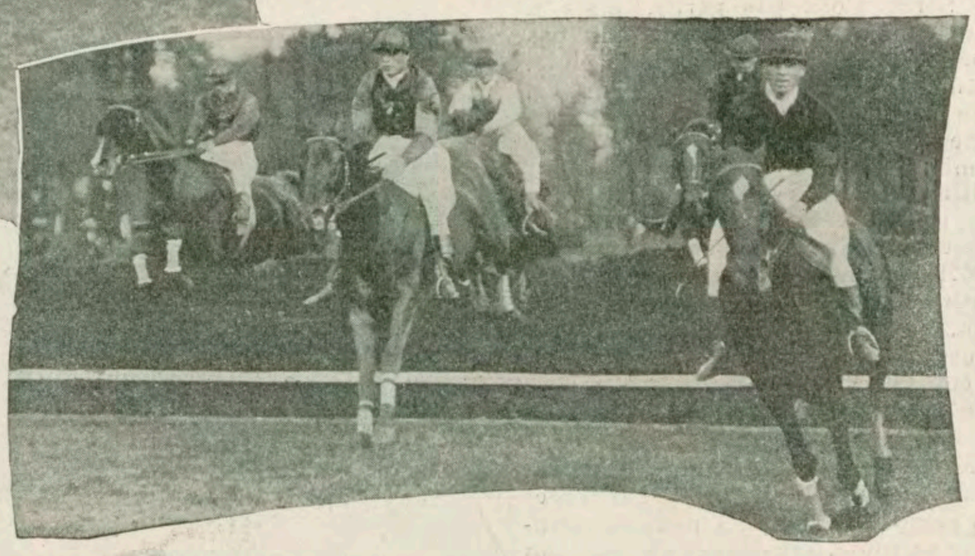
La montée de la butte (St-Ouen, 26 avril). — Prix Bandmaster (Steeple — 10.000 fr. 4.100 m.).

culade de Nordenskjold qui annihila la chance de Chatte Blanche — on la croyait incapable de couvrir les 5.000 mètres du Rainbow. Camisole, encore montée, et très, très bien par G. Stern, lequel en ce moment tient la tête des jockeys gagnants, a prouvé le contraire; elle s'est jouée des Arizona, des Iermak, des Amer Picon, stayers éprouvés, et elle a laissé Chatte Blanche très loin derrière elle. J'ai vu courir bien des Prix Rainbow, mais rarement j'ai vu le vainqueur aussi frais, après ce parcours très dur de 5.000 mètres! Prochainement, l'écurie de feu M. Aumont va passer sous le feu des enchères; je crois que Camisole sera très disputée.

FRANC PICARD.

Le Prix Greffulhe, s'est fait battre ; mais il ne faudrait point le condamner, parce qu'il a refusé de s'employer à la lutte. Son écurie comptait qu'il se réhabiliterait dans la Poule d'Essai, mais il fut, dès le début de l'épreuve, victime d'un accident qui pourrait bien entraver sa carrière, du moins pour cette année. Dans les premiers cent mètres, il a reçu de Xénophon un coup de pied au membre antérieur gauche; le fer lui a fait une profonde coupure. Son compagnon d'écurie et demi-frère Gouvernant — tous deux sont des Flying Fox — n'a pas eu de peine, il est vrai, à le suppléer, et c'est facilement qu'il a triomphé d'Amiante — un Saint-Damien tout à fait séduisant, au comte de Pourtalès. Bien que la victoire, dans le Prix Greffulhe, de Monsieur Charvet, à M. de Saint-Alary, ait été un peu inattendue, victoire de Xylène était moins indiquée que celle de Gouvernant, et les faveurs des sportsmen allaient plutôt à Feuille de Chou II, une Palmiste, au comte de Fels, ou à Blanche de Castille, la très bonne pouliche de Madcap, à M. Dousdebès.

Parce que Camisole, une fille de Simonian, avait gagné, et très correctement à mon avis, le Prix du Cadran, certains voulaient qu'elle eût profité d'une bous-



Jacques Cœur. *Batelier.* *Melton Kruger.* *Voleur.* *Boer II.*

Le saut de la première haie (Prix Bandmaster).

Comment j'ai fait le Tour d'Espagne

par LOUIS RENAULT

M. Louis Renault vient d'accomplir un des plus remarquables voyages en Espagne dont il a bien voulu nous faire une narration. Elle nous permettra de faire connaître un itinéraire possible dans ce pays merveilleux où beaucoup d'excursionnistes n'auraient pas osé s'aventurer, les routes étant réputées inaccessibles, et, en second lieu, de démontrer la supériorité de l'automobile comme moyen pratique d'excursion.

Présentons d'abord le héros lui-même, la voiture Renault frères 14 HP, modèle 1904, qui vient d'accomplir cette performance. Cette voiture était munie d'une carrosserie double phaéton avec entrée latérale et portes pour les sièges arrière. Le châssis était du nouveau modèle de 85 centimètres de largeur, suspension à 3 ressorts, et 2 m. 15 de carrosserie. Le moteur du dernier type 14 HP nominaux, développant près de 19 HP aux freins, possède le nouvel allumage mixte employé par MM. Renault frères, comprenant un allumage régulier par magnéto Simms Bosch et bougies, et un allumage de secours par piles et bobines.

Cette voiture était également munie de la nouvelle circulation d'eau, radiateurs devant le tablier rendant absolument accessibles tous les organes du moteur, le volant formant ventilateur.

Entre Saint-Sébastien et Vitoria.
Le sommet de l'Echegarate.

Lorsque je décidai de faire ce voyage, mon but était surtout de me rendre compte de la marche et de la régularité de notre nouvelle voiture 14 chevaux 1904, que nous allons livrer au public à partir de ce mois.

Plusieurs de nos clients m'ayant dit que les routes espagnoles étaient presque inabordables, je pensai que je ne pouvais trouver un meilleur terrain pour juger les ressorts, le châssis, enfin l'ensemble de cette nouvelle voiture, d'autant plus que la température qui règne en Espagne, à cette saison, surtout dans le Sud, 35 à 40 degrés centigrades, était une condition favorable pour l'essai de notre nouveau système de refroidissement, tenant compte surtout des routes montagneuses, qui donnent parfois des parcours ininterrompus de 25 à 30 kilomètres de côtes.

Burgos.
L'entrée de la ville.

Burgos.
Sur la vieille place.

Etant obligé, à mon grand regret, d'ailleurs, de ne pas m'absenter plus d'une quinzaine de jours, pour gagner du temps, je fis partir la voiture, conduite par M. Seret, que je devais retrouver à San Sebastian.

Il quitta donc l'usine le mercredi 23 mars, à 5 heures de l'après-midi, par un temps pluvieux, comme nous en sommes d'ailleurs dotés depuis pas mal de mois, et arriva à Châteaudun le soir à 7 heures un quart. Il repartit le lendemain jeudi, vers 8 heures du matin, pour être à 7 heures du soir à Bordeaux.

Le temps du jeudi fut médiocre : quelques averses et vent debout.

Le vendredi matin, pluie torrentielle ; M. Seret n'osa pas partir, mais à midi, comme le temps ne s'était pas amélioré, il se décida, malgré la pluie, à affronter la mauvaise route pavée, bien connue, de Bayonne, et arriva dans cette dernière ville vers 6 heures et demie.

Il ne chercha pas à aller plus loin, car il savait bien qu'il n'aurait pu passer de nuit la frontière.

M. Seret quitta Bayonne vers 8 heures, espérant être à 10 heures à San Sebastian, où je lui avais donné rendez-vous ; mais il fut arrêté à la frontière et eut de grandes difficultés à passer, car la douane espagnole demandait 1.000 francs pour laisser entrer la voiture en Espagne, et comme il n'avait pas cette somme sur lui, il eut toutes les peines du monde à pouvoir continuer sa route, sans payer entièrement le cautionnement.

Après de grandes discussions et une heure et demie de perte, environ, il finit par partir, toujours sous la pluie, et arriva enfin, vers 11 heures moins un quart, à San Sebastian, où je l'attendais depuis le matin, étant parti le vendredi à midi par le Sud-Express qui m'avait amené à San Sebastian à 11 h. 25.

Nous commençons par faire le plein d'essence et d'huile, étant donné qu'en Espagne on n'est jamais sûr de pouvoir se réapprovisionner, et nous mettons en route, sous la pluie, vers 11 heures et demie, pour aller déjeuner à Vitoria, où nous n'arrivons qu'à 2 heures un quart.

De San Sebastian à Vitoria, la route est excessivement étroite et glissante. De plus, elle est sinueuse et ses fréquents virages sont très dangereux. Il est certain que, pour une course comme celle de Paris-Madrid, cette route aurait présenté de grands dangers. Il aurait été impossible de passer un concurrent dans cette partie du parcours.

Arrivés à une trentaine de kilomètres de Vitoria, nous fûmes arrêtés par des gardiens de la province du Guipuzcoa, qui nous réclamèrent quelques pesetas comme droit de passage.

Cette coutume préhistorique, qui consiste à faire payer le passage dans les villes, nous a semblé quelque peu étrange, mais nous devions vite nous y habituer, car la chose s'est souvent représentée.

A partir de Vitoria, la route s'améliore, quoique empierrée par morceaux, elle devient praticable et se déroule droite et large.

Nous arrivons trempés, couverts de boue, à 2 heures un quart, à Vitoria, d'où après avoir déjeuné et fait le plein d'essence, nous repartons vers 3 heures un quart pour Burgos.

La route plus large est passable, sauf dans quelques traversées, où elle est, soit empierrée, soit dans un état de grand abandon. Il nous était impossible d'aller très vite et d'utiliser la vitesse maxima de la voiture qui est d'environ 65 kilomètres à l'heure, car sur ces routes gluantes la voiture dérapait souvent. En outre, nous étions très chargés (4 personnes, bagages, 80 litres d'essence et une vingtaine de litres d'huile). Nous arrivons enfin à Burgos vers 6 heures et demie.

Notre voyage de Vitoria à Burgos s'est très bien effectué, le temps s'étant un peu amélioré, et nous n'avons eu à nous plaindre que du froid.

La cathédrale de Burgos, la plus célèbre d'Espagne.

Tolède.
La cité mediævale. Une des portes de l'enceinte. (Tolède est le Carcassonne espagnol.)

Le lendemain, nous visitons Burgos et repartons à une heure pour aller coucher à l'Escurial.

Le parcours entre Burgos et l'Escurial devient bien meilleur : de grandes lignes droites à perte de vue sur une route bonne.

Nous traversons Valladolid, où nous nous arrêtons quelques instants pour prendre de l'essence. Nous demandons notre route au marchand d'essence qui, très aimablement, nous offre de nous faire accompagner pa un de ses employés pour nous faciliter la sortie de la ville et nous mettre sur la bonne route. Cet employé, qui très probablement ne connaissait guère mieux que nous l'itinéraire, nous conduisit à une route, et nous dit que nous n'avions qu'à la suivre.

Au bout de 7 à 8 kilomètres, ayant fort heureusement consulté notre carte, nous nous aperçûmes que nous n'étions pas du tout dans la bonne route, mais que nous partions pour Saragosse. C'était la route des touristes de Paris-Madrid.

Nous voilà donc obligés de retourner à Valladolid où, à grand'peine, nous arrivons à nous faire indiquer notre route, malgré que nous ayons avec nous un interprète, M. Seret, qui parle parfaitement l'espagnol.

Nous passons le Guadarrama au coucher du soleil, et arrivons, vers 8 heures moins un quart, à l Escurial, où nous couchons.

Le lendemain matin, nous visitons le château, et repartons vers midi pour arriver à Madrid à une heure un quart. Là, nous comptions trouver des cartes du pays, et quelques renseignements sur l'état des routes; mais, à notre très grand étonnement, il nous fut impossible d'obtenir aucune indication, et même de trouver une carte. Nous visitâmes la ville pendant une heure ou deux, et nous mîmes ensuite à la recherche d'automobilistes. Vers 5 heures du soir, n'ayant pu trouver, pour ainsi dire, aucun renseignement, nous découvrîmes enfin, chez un papetier, une carte, allemande naturellement, de l'Espagne (Spanien und Portugal in 4 Blatten von c. Vogel).

Enfin, j'eus la chance d'être présenté à M. le marquis de la Torre qui, très gracieusement, se mit entièrement à notre disposition, vint passer avec nous toute une grande soirée et nous apporta des cartes régionales du pays.

Sans la complaisance de M. de la Torre, nous aurions été fort embarrassés, peut-être même aurions-nous été dans l'impossibilité de continuer, n'ayant pu obtenir aucun renseignement sur l'état des routes; mais enfin à minuit, nous avions tracé un itinéraire qu'à tout hasard nous allions entreprendre.

Le lendemain matin, M. de la Torre eut encore l'extrême obligeance de venir nous escorter avec sa voiture Mors, et nous accompagna une trentaine de kilomètres sur la route de Tolède.

Partis de Madrid à 10 heures, environ, nous arrivons à Tolède vers midi et demi. Après notre déjeuner, nous passons tout l'après-midi à visiter un peu cette ville si curieuse. Il faisait alors un temps superbe et déjà une grande chaleur. Il y avait, en plein soleil, plus de 38°, à 2 heures de l'après midi.

Nous quittons Tolède le mercredi matin, vers 10 heures, pour nous rendre à Séville, en passant par Mérida.

Tolède.
Un coin de la ville.

Nous traversons : Maqueda, Talavara, Naval Moral, Almaras, Trujillo, Mérida, Santos de Maimona, Calzadilla, Bonquillo.

De Tolède à Séville, par cette route, il y a environ 650 kilomètres.

Nous partons, comme nous le disons plus haut, vers 10 heures, de Tolède. En arrivant à Maqueda, nous nous aperçûmes que nous avions perdu notre carte, cette carte où avait été tracé notre itinéraire ! Nous nous résignâmes à retourner en arrière. Nous fîmes une douzaine de kilomètres et eûmes enfin la chance, après avoir demandé à toutes les personnes que nous rencontrions, d'apprendre, par une garde-barrière, que notre carte avait été retrouvée et portée dans une ferme voisine. Nous y allons, et sommes heureux d'en reprendre enfin possession.

Après ce petit incident, nous continuons notre route et gagnons un petit village, Tarrijos, où nous déjeunons (auberge très propre, propriétaires complaisants, bonne nourriture).

Après un bon repas, nous repartîmes à nouveau sur Maqueda et arrivons, vers 8 heures moins un quart, à Trujillo. De Maqueda à Trujillo, nous eûmes une tempête de vent debout épouvantable. La route était assez bonne comme sol, mais elle avait été empierrée par morceaux.

L'autre partie de la route était alors empierrée à nu, car en Espagne, quand on empierre les routes, on ne prend jamais le soin de les rouler, on ne met même pas un peu de terre pour maintenir les cailloux, et pour forcer les voitures à passer sur la partie empierrée, les cantonniers placent de grosses pierres, à gauche et à droite de la route.

Les pneumatiques sont peu habitués à faire l'office de rouleau à vapeur, et je craignais de leur voir rendre l'âme. Nous fîmes ainsi une vingtaine de kilomètres et arrivâmes à 6 heures et demie à Almaras (village très curieux, costumes du pays avec beaucoup de caractère, etc.). Nous devions passer, avant le dîner, la Sierra Altamira. Après avoir monté pendant 20 kilomètres environ, nous arrivâmes, au soleil couchant, en haut de cette montagne. Nous continuâmes au clair de lune jusqu'à Trujillo. Là, nous trouvâmes un petit hôtel médiocre, et pour comble de malheur, M. Seret, en entrant la voiture dans la remise, ne fit pas attention qu'une énorme pierre se trouvait placée au pas de la porte, et défonça notre carter de moteur et le ventilateur sur cette pierre.

Fort heureusement, le ventilateur de notre voiture est entièrement en tôle et ne put être brisé par ce violent choc. Il nous fut possible, le lendemain matin, en quelques minutes, avec une paire de pinces, de redresser les ailes forcées de notre ventilateur.

La route entre Mérida et Séville.
Une route du sud de l'Espagne, avec ses mulets andalous.

Nous partons, vers les 9 heures, de Trujillo, par un temps superbe, le vent était un peu tombé, et nous arrivons, à 10 heures, à Mérida-après avoir passé la Sierra de Guadalupe. Mérida est une vieille ville dans laquelle on retrouve encore des vestiges de la domination romaine : arènes, portes, aqueducs. Nous visitons un peu la ville et déjeunons au buffet de la gare. Nous avons pu trouver de l'essence dans ce petit pays, et voici comment.

M. de la Torre nous avait dit, à Madrid, que l'on se procurait, dans certains vil,

Séville.
La perle des Espagnes. Vue prise du pont du Guadalquivir.

lages, de l'essence qui est vendue sous le nom de gazoline, et qui est destinée à brûler les nids de sauterelles. En général, le maire du village ou un droguiste ont de cette essence, et nous pûmes en avoir en bidons de 18 litres.

Nous fîmes le plein de réservoir et, après nous être rendu compte que cette essence donnait de bons résultats, nous nous sommes empressés d'en prendre chaque fois que nous en avons trouvé au cours de notre voyage. Nous avons également pu nous procurer de l'huile au chemin de fer, un brave mécanicien ayant bien voulu nous en céder 10 litres.

Nous quittons Mérida, vers une heure, par une chaleur énorme : 40° au soleil, et traversons des routes de plus en plus mauvaises. Nous voyageâmes, pendant une trentaine de kilomètres, à travers une forêt de chênes-liège ; la route y était entièrement empierrée, comme nous l'avons dit plus haut; mais les cailloux mettront probablement longtemps à être écrasés, étant donné qu'il ne passe presque pas de voitures. Il y a 30 à 35 kilomètres sans village et, par conséquent, aucun trafic. Enfin, nous passâmes cette forêt, en craignant, à tout instant, d'éclater un pneu, mais il était écrit que nous aurions, pendant tout ce voyage, beaucoup de chance pour nos pneumatiques, et nous parvînmes à gagner Séville sans avoir crevé.

Je dois dire qu'environ 30 kilomètres avant Séville la route devient invraisemblable ; elle est absolument défoncée, on rencontre des trous de 30 à 35 centimètres de profondeur, et il y a au moins 10 à 15 centimètres de poussière. Il est impossible, sur cette route, de faire plus de 10 à 15 kilomètres à l'heure, et à cette vitesse, la voiture traîne derrière elle un nuage de poussière qui est certainement trois ou quatre fois supérieur à celui que soulèvent les plus grosses voitures de course, dans nos régions.

Nous arrivons à Séville, le jeudi soir, 31 mars, vers 6 heures, la voiture ayant fait, depuis Paris, 2.230 kilomètres, environ, sans encombre. Après avoir visité Séville, assisté aux fêtes de la Semaine sainte, et nous être reposés trois jours, nous nous mettons en route le lundi 4 avril, vers 10 heures, pour Malaga, en passant par Alcala, Xérès, San-Fernando et Cadix.

Entre Séville et Alcala, la route est épouvantable : complètement empierrée et sillonnée d'ornières énormes. Il nous est impossible de faire plus de 10 kilomètres à l'heure.

D'Alcala à Xérès, elle s'améliore, quoique très sinueuse et remplie de caniveaux et de petits ponts en dos d'âne. Nous déjeunons à Xérès et repartons, emportant une bouteille de vin du pays, qu'on avait débouchée par mégarde, et qui nous sera, comme nous le verrons plus tard, d'une grande utilité.

Nous nous mettons en route vers 3 heures, pour nous rendre à Cadix, par une route très ensoleillée et plutôt mauvaise jusqu'à Puerto-Real.

De Puerto-Real à San-Fernando, la route s'améliorant devient alors très roulante. On traverse des lagunes et des salines. On aperçoit, à droite et à gauche, de grandes pyramides de sel.

Nous arrivons enfin à San-Fernando, petite ville très caractéristique, formée presque entièrement de maisons bien peintes et assez Louis XV. Nous traversons San-Fernando et prenons la grande digue qui conduit à Cadix. La route entre San-Fernando et Cadix est très défoncée, et nous avançons avec difficulté, la voiture s'enlizant de plus de 15 centimètres dans les sables. Il fait une chaleur suffocante.

Nous arrivons enfin, après avoir traversé les quelques murailles fortifiées, aux portes de Cadix. Nous avions fait, depuis Séville, 160 kilomètres environ. Nous dînons et repartons le lendemain matin, mardi, pensant coucher à Gibraltar ou au delà. Nous reprenons la digue jusqu'à San-Fernando. De San Fernando à Chiclana, la route est extrêmement poussiéreuse et défoncée ; nous la suivons, et arrivons, vers une heure, à la pointe de Tarifa. Dans les environs de cette dernière ville, la route est beaucoup moins poussiéreuse, mais en revanche elle est entièrement empierrée. A quelques kilomètres de Chiclana, nous avions traversé une très jolie forêt de pins parasols. Du reste, de Chiclana à Tarifa, la route est montagneuse et très pittoresque ; en haut des collines, on revoit au loin la mer et parfois même la côte du Maroc.

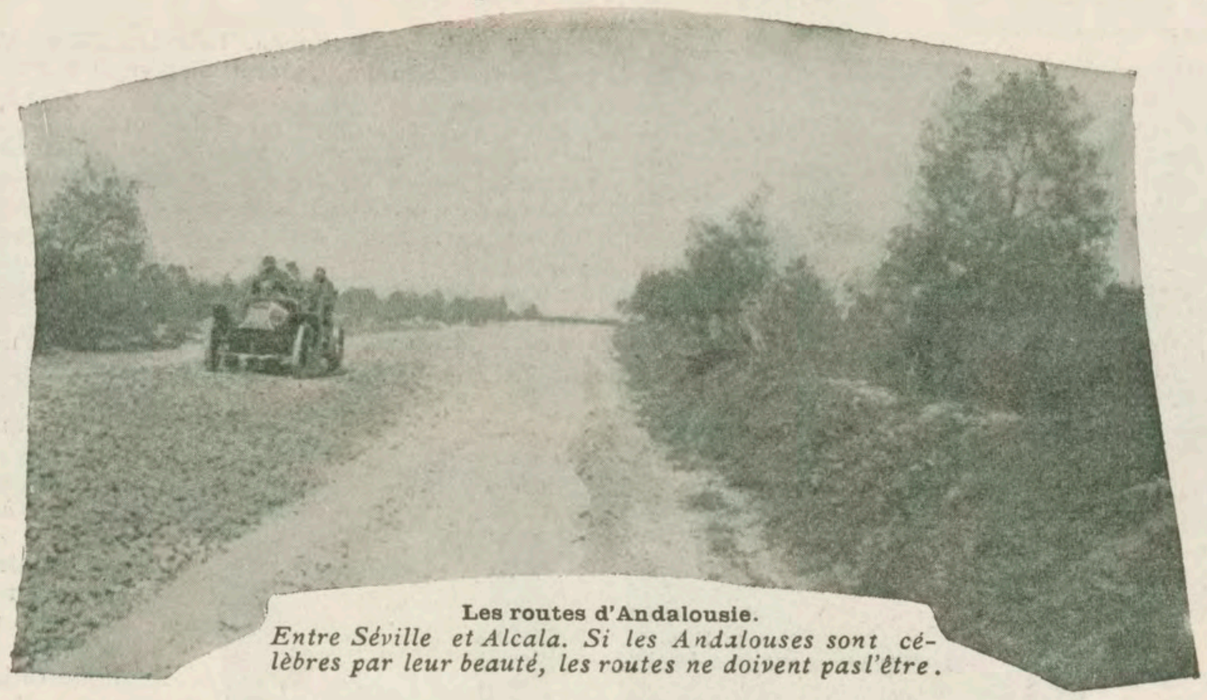
Jugez de notre étonnement, en arrivant à Tarifa pour déjeuner, d'apercevoir, à la porte de l'auberge, une voiture automobile, la première que nous rencontrions depuis Madrid, je dirai même, hors des villes, depuis San Sebastian. Heureuse coïncidence, cette voiture était une Renault 14 HP appartenant au baron de Forest, qui l'avait embarquée en Angleterre pour la retrouver à Gibraltar.

Je causai quelques instants avec le baron de Forest qui m'apprit qu'après Algésiras, à une vingtaine de kilomètres de Tarifa, il n'existait plus de routes. Je lui exprimai mon étonnement, car, à Madrid, on m'avait indiqué une route entre Algésiras et Malaga ; mais il m'affirma qu'il s'était informé de tous côtés à Gibraltar, et avait même demandé des renseignements à un officier anglais faisant de l'automobile dans cette ville, et que tout le monde lui avait assuré qu'il n'existait pas de route entre Gibraltar et Algésiras. Il ajouta même qu'il avait été obligé de payer 200 pesetas, je crois, pour faire traverser sa voiture en bateau de Gibraltar à Algésiras.

Quoique fort déçu, je vais, à tout hasard, à Algésiras où nous arrivons vers 4 heures et demie. Là, je m'informe si vraiment il existe une route pour Malaga.

Le cocher de l'hôtel me dit que, effectivement, la route de Malaga n'existe pas, attendu qu'il manque deux ponts avant d'arriver à San-Roque, mais qu'à partir de San-Roque, la route recommence et est praticable jusqu'à Malaga. Il me dit, en outre qu'il croit pouvoir m'indiquer, dans la montagne, un chemin, détourné permettant de passer les rios (rivières) plus haut et où nous pourrions les traverser en voiture.

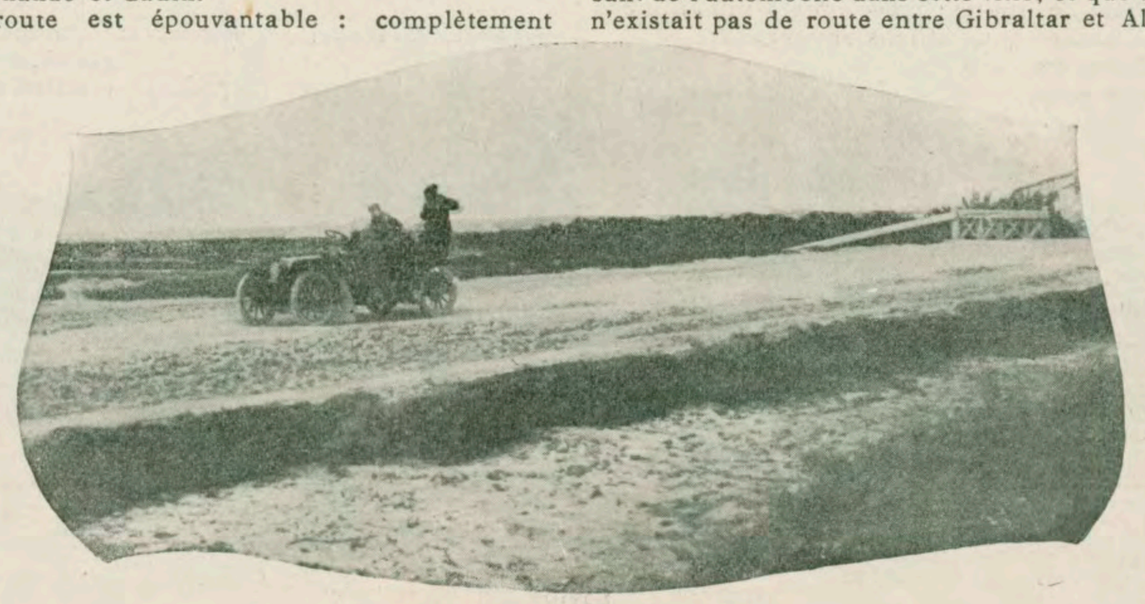
(A suivre.) LOUIS RENAULT.



Les routes d'Andalousie.
Entre Séville et Alcala. Si les Andalouses sont célèbres par leur beauté, les routes ne doivent pas l'être.

Séville.
Une procession à Seville.

Séville.
Le yacht du Prince d'Orléans.



La route près de Cadix.
La traversée d'un passage difficile.

LE GRAND PRIX DE LA RÉPUBLIQUE

Ellegaard-Mathieu, 3es. Doerflinger-Ingold, 4es. Mayer-Rutt, 1ers. Meyers-Schilling, 2es

Le départ de la finale de la course de tandems gagnée par Mayer-Rutt.

Bac, 3e. Bière, 2e. Brécy, 6e. Tom Linton, 4e. Tommy Hall, 1er.

Le départ de l'heure avec entraîneurs, gagnée par Tommy Hall (84 kil. 876 dans l'heure).

Le meeting, maintenant devenu classique, du Grand Prix de la République, a commencé dimanche dernier, au Parc des Princes, par une journée idéalement belle. Si le temps veut bien se maintenir ainsi, on peut affirmer que les deux réunions finales du meeting, fixées à jeudi et dimanche prochain, remporteront un succès au moins egal à celui de la première qui a été réussie de tous points.

◒ ◒ ◒

En dépit de l'engouement montré par une grande partie des habitués de nos vélodromes en faveur de la course avec entraîneurs, ce n'en est pas moins avec une véritable satisfaction que les amoureux du vrai sport constatent que, comme importance d'épreuve, les courses de vitesse tiennent encore le haut du pavé.

De même qu'en sport hippique, le Grand Steeple-Chase de Paris, tout intéressant qu'il soit, doit céder le pas au Grand Prix, de même les grandes batailles des sprinters restent les evénements de la saison cycliste, ceux qui font date. On peut en compter actuellement trois, qui, par ordre de date, se rangent comme suit, du moins cette année : Grand Prix de la République, Grand Prix de Paris et Championnat du Monde. Et contrairement à ce qui s'est passé les années précédentes, le dernier pourrait bien être le plus retentissant des trois, si, comme il est permis de l'espérer, le noir Major Taylor profite de ce que le Championnat, ayant lieu en Angleterre, se courra en semaine, pour le disputer à nos champions européens.

Le Grand Prix de la République.
Meyers bat J.-B. Louvet dans sa série.

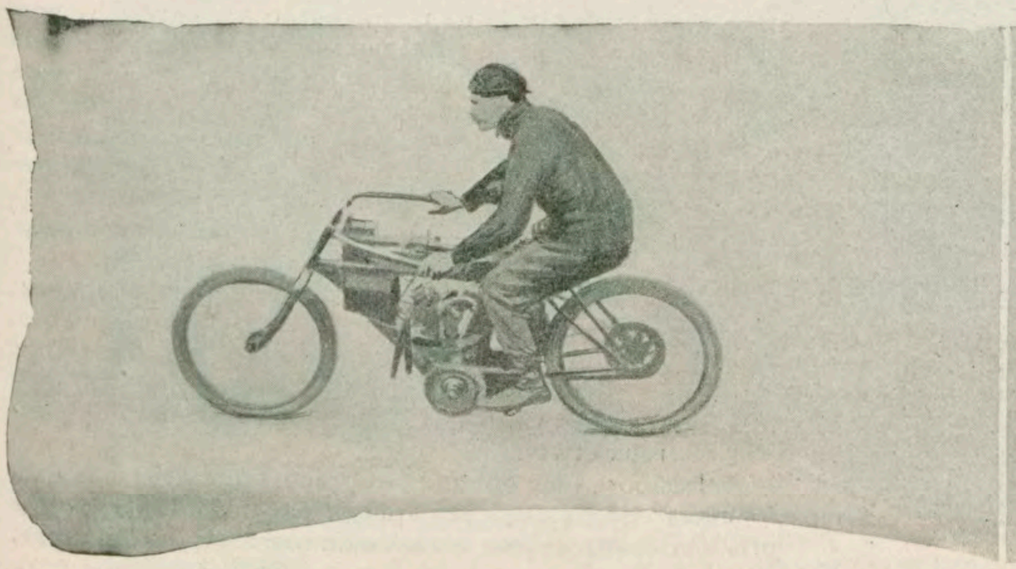
Mais l'heure n'est point venue d'épiloguer à ce sujet, et c'est aujourd'hui du Grand Prix de la République que je dois vous entretenir. Si j'avais à vous en faire ici un compte rendu, je commencerais par vous dire que la première des trois réunions que comporte le meeting a obtenu tout le succès désirable. Mais, comme il est probable qu'une réédition des comptes rendus de nos confrères quotidiens, avec trois jours de retard, ne vous intéresserait guère, je prefère glaner parmi les à-côtés de la journée. Le plus intéressant, à mon sens, est la présence dans le lot des huit coureurs qui auront à se livrer, dimanche, les combats suprêmes, de trois Français.

◒ ◒ ◒

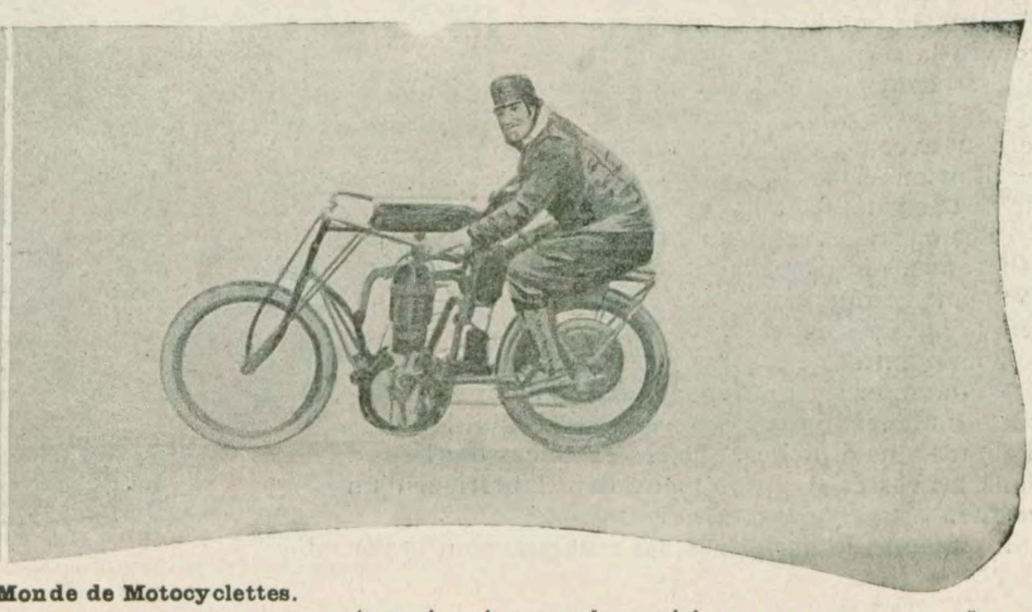
Voilà une constatation qui flatte d'autant plus notre amour-propre national que nous n'étions plus habitués à la faire. Non pas que, sur le papier du moins, nos représentants aient la moindre chance de décrocher dimanche prochain la timbale dorée. Mais enfin, ils ont survécu aux premières escarmouches, ce qui est déjà quelque chose d'appréciable. Bien mieux, Piard, Thuau et Poulain (tels sont nos trois défenseurs) ont éliminé des concurrents d'une certaine valeur, tels que Bardgett, Rettich, Heller et Conelli. Nous ne pouvions nous attendre à mieux, étant donnée surtout l'absence du seul qui portât à peu près dignement les couleurs françaises dans les grandes épreuves cyclistes internationales et qui paraissait devoir conserver ce poste indéfiniment, de l'éternel Jacquelin, en un mot.

Par un de ces coups de tête dont il est coutumier, mais qui paraît cette fois devoir prendre des proportions plus sérieuses que les précédents, le heros du Brassard s'est éliminé lui-même de la compétition. Le voici maintenant en lutte avec les pouvoirs dirigeants du sport cycliste, lutte d'autant plus stérile que, pour employer une expression de sport hippique, on pourrait " payer cent " que Jacquelin n'existera pas une seconde. Et ce sera d'ailleurs justice puisqu'il a tous les torts. Mais allez donc faire entendre raison à ce diable d'homme, qui a toujours eu pour principe de n'écouter les conseils que de ceux qui n'y entendaient rien, ou qui avaient quelque intérêt caché à lui faire éprouver la justesse du vieux dicton populaire qui fait remarquer, avec infiniment de raison, que les conseilleurs ne sont pas les payeurs.

Victor Breyer.



Marius Thé, vainqueur de sa série.



Anzani, vainqueur de sa série.

Le Championnat du Monde de Motocyclettes.

LES CENTAURES COSAQUES

Montés sur leurs petits chevaux vifs, ardents, les cosaques sont les éclaireurs de l'armée amie et alliée.

Dans une contrée où les routes, quand elles existent, sont rudimentaires, les cosaques remplissent les mêmes devoirs que nos compagnies cyclistes rempliraient chez nous.

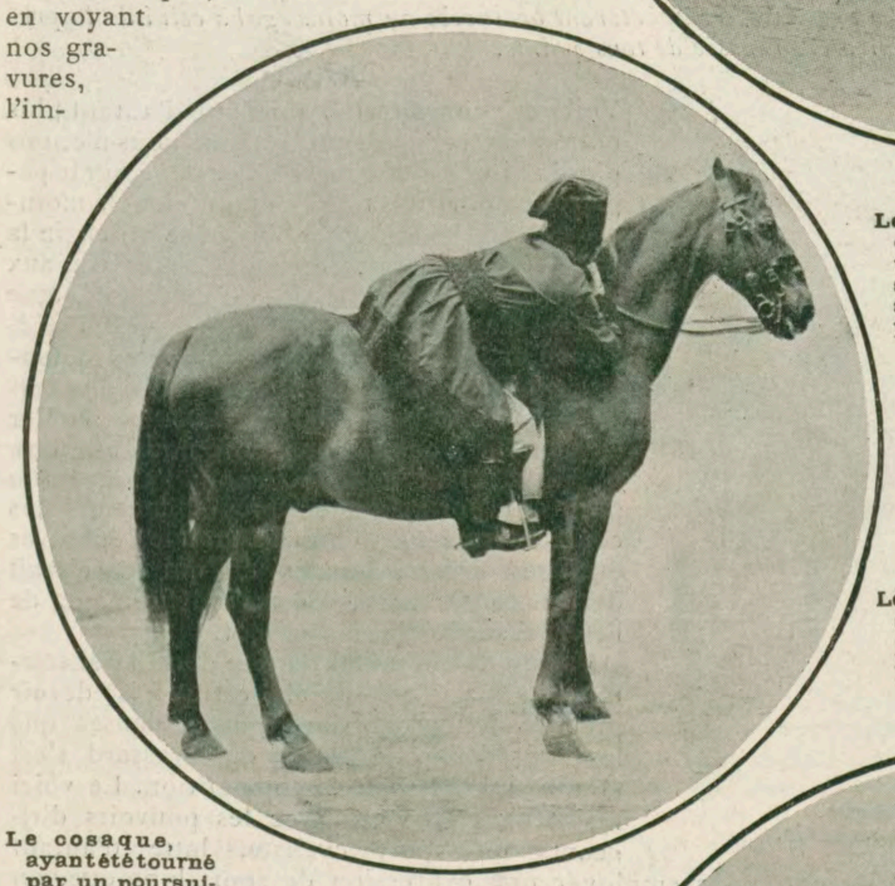
Nous devons à l'obligeance, à la bonne grâce de notre camarade, l'escrimeur si réputé M. Franconi, directeur du Cirque d'Hiver, de pouvoir mettre sous les yeux des lecteurs de la Vie au Grand Air, *d'après des documents que nous possédions, les principales poses de ces intrépides cavaliers.*

✣ ✣ ✣

DÈS qu'il peut se tenir sur ses jambes, le petit cosaque est enlevé dans les bras robustes du papa, qui enfourche avec son précieux fardeau son cheval favori ; la course en plein air commence, course graduée selon les règles nécessitées par la pratique de ce sport. A 7 ans, le petit cosaque commence son éducation de cavalier. L'éducation physique est complétée par des courses à pied, des sauts de haies, des exercices de lutte, de natation, d'escrime au bâton, au sabre, à la lance ; et, à 14 ans, l'enseignement du tir au grand air, au milieu des vastes espaces libres, est donné au futur cosaque-centaure.

N'a-t-on pas, en voyant nos gravures, l'impression d'avoir sous les yeux de véritables centaures, centaures ayant en mains une carabine, au lieu de l'arc classique ?

Le cosaque arrête son cheval qui reste dans une immobilité absolue pour permettre à son cavalier de tirer posément en arrière.



Le cosaque, ayant été tourné par un poursuivant, s'abrite derrière sa monture.

Le cheval se couche sur les genoux, le cosaque se servant de l'encolure pour mieux tirer.

Même position que le N° 2, mais de face.

Habitués dès l'enfance à toutes les intempéries si dangereuses dans les plaines de la Sibérie, de la Mandchourie, où en hiver la neige recouvre la terre, où en été les fondrières sont si nombreuses, où la pluie, le froid, les tourmentes alternent avec des chaleurs accablantes, les jeunes cosaques sont, à partir de l'âge de 18 ans, astreints au service militaire, service où ils restent vingt ans, où ils peuvent rester plus longtemps, selon leur bonne conduite et leurs capacités physiques.

Tous sont des cavaliers éprouvés, habitués à monter sans selle, sans étriers, à exécuter sur leur monture des exercices d'équilibre d'autant plus difficiles, que ces exercices ont lieu dans les vastes steppes et non dans l'intérieur d'un cirque.

Longtemps indisciplinés, les cosaques sont la véritable cavalerie légère de la Russie. Les régiments de cosaques ne sont pas encore ouverts complètement à notre civilisation ; ils forment pour ainsi dire une armée particulière, dont les chefs, appelés "hetmans", sont les véritables maîtres pour tout ce qui se rapporte à la discipline journalière, chefs qui, à leur tour, obéissent aux généraux ; ces hetmans et généraux sont nommés par l'Empereur.

Portant le nom des régions où ils sont nés, les cosaques sont, selon ces régions, appelés cosaques du Don, d'Astrakan, de la mer Noire, du Caucase, de l'Oural, d'Orenbourg, de l'Amour, du Baïkal, d'Azof, etc.

Tous sont pourvus de ces excellents chevaux que les habitants élèvent avec tant de soins, pour les dresser, les habituer à la vie dure et nomade à laquelle il sont destinés.

Plus de 150.000 de ces cavaliers incomparables sont prêts, en cas de mobilisation générale, à se précipiter aux avant-postes, soit vers la frontière allemande, soit vers celle de Chine ou de Perse. Ils peuvent fournir jusqu'à 900 sotnias (escadrons), et quoique particulièrement destinés à la cavalerie, ils forment 20 bataillons d'infanterie et 40 batteries d'artillerie.

La principale qualité de ces troupes est une grande mobilité dans les mouvements. Aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, ils affectionnent des airs de musique ayant tous un caractère sauvage, vigoureux et vivant.

Les cosaques ont été les précurseurs des raids exécutés depuis quelques années par nos officiers ; on a pris aux cosaques leur manière de marcher tantôt au pas,

Complètement couché sur sa monture obéissante, le cosaque lie pour ainsi dire son corps à celui de sa monture.

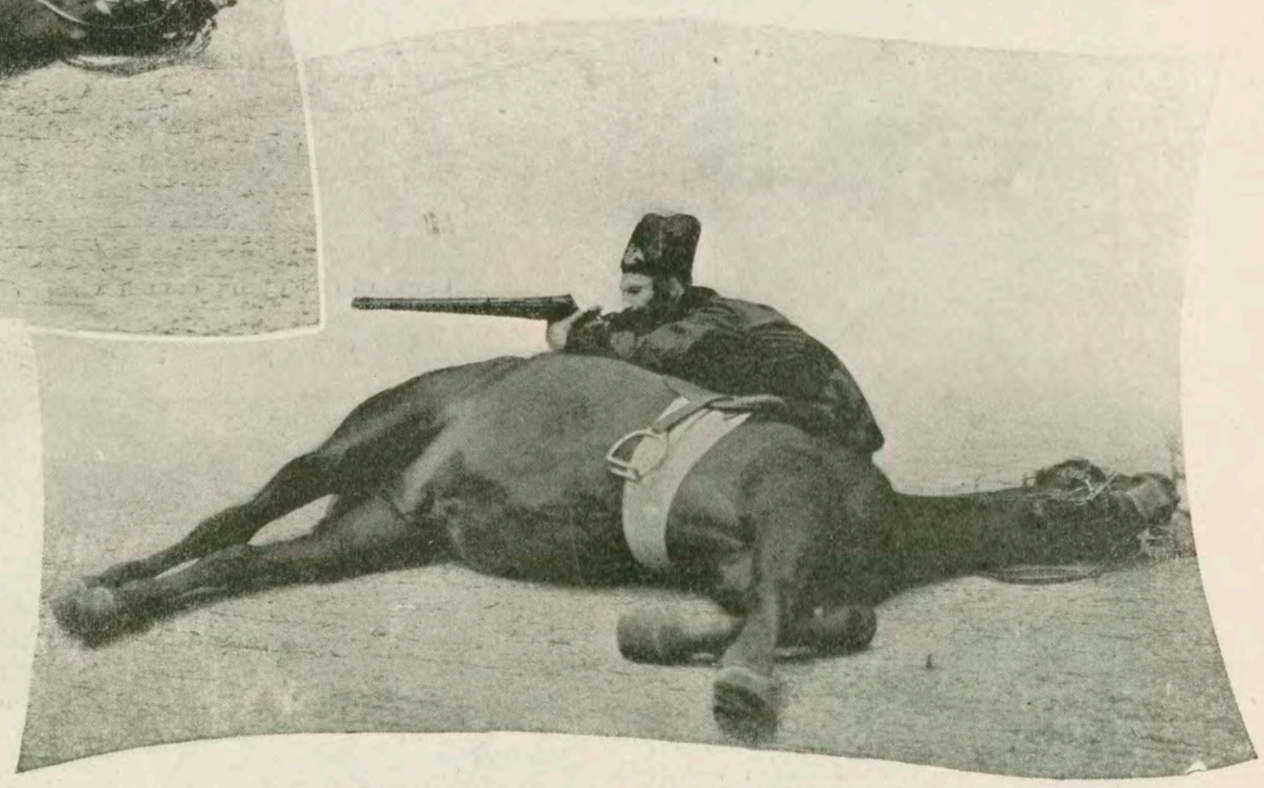
tantôt au trot, tantôt au galop; et, selon la distance, les difficultés du parcours, de mettre pied à terre pour laisser souffler le cheval, le cavalier exécutant à ses côtés un trajet de 5 à 6 kilomètres au pas accéléré.

Surveillant les voies ferrées, protégeant les convois de vivres ou de blessés, les cosaques exécutent des pointes hardies à 60, 70 kilomètres, apparaissant à l'improviste dans des endroits où leur présence n'était même pas soupçonnée à moins de 8 ou 10 lieues. Quand ils craignent d'être les plus faibles, ou qu'ils ont pris les renseignements qu'ils désiraient, ils tournent bride, et, s'ils sont poursuivis, ils ont recours à leur carabine. Ils ont de plus comme arme le sabre attaché à la selle; la lance n'est en la possession, contrairement à la légende, que d'un nombre assez restreint de cavaliers.

Au bout d'un certain temps d'une course folle, les chevaux s'arrêtent net, se couchent à terre pour permettre à leur maître de tirer à l'abri, d'abattre les premiers poursuivants; puis, rapidement ils se relèvent, se laissent remonter, reprennent leur furieuse chevauchée, pendant que le cosaque, couché sur l'encolure ou sur la croupe de sa monture, continue à tirailler. On juge de la souplesse de corps, de la précision, comme tireurs, que possèdent ces cavaliers!

Plus d'un de ces centaures, trahi par les forces de son cheval, est resté étendu sur la neige blanche, pour mourir au grand air, tel qu'il avait joyeusement et librement vécu.

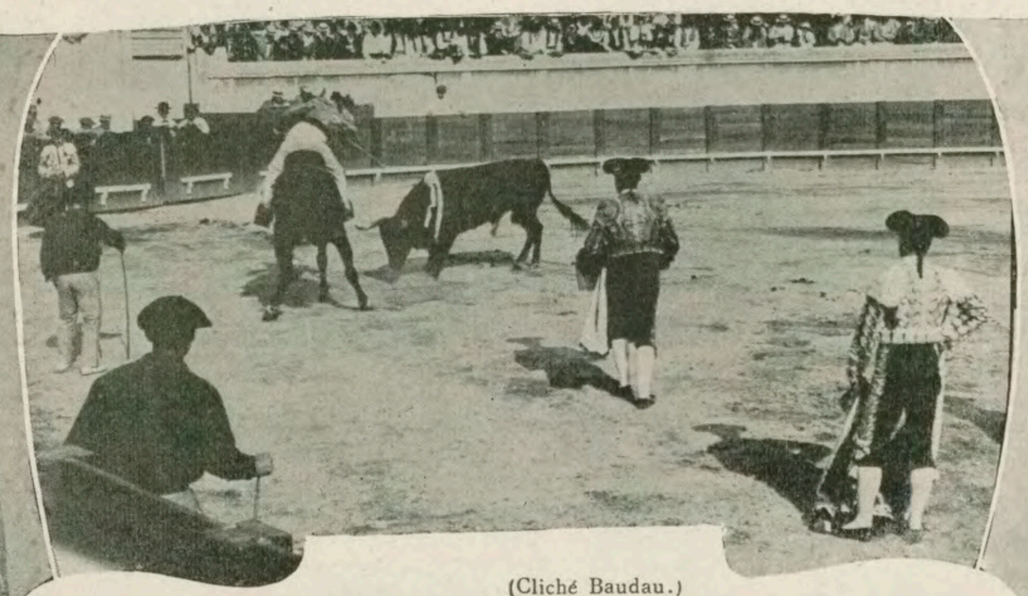
GUSTAVE VOULQUIN.



Au lieu de tirer en avant, le cosaque tire en arrière, toujours abrité par sa monture étendue à terre.

(Cliché Crespon.)

Lagartijo-Chico, le célèbre toréador qui vient d'être grièvement blessé au cours d'une corrida à Madrid.



(Cliché Baudau.)

La corrida sanglante de Madrid. — Le taureau rechargeant.

CORRIDA TRAGIQUE A MADRID

LES matadors de toros Algabeño et Lagartijo-Chico, le " sobresaliente " Valerito, le picador Formalito et le banderillero Recalcado viennent d'être plus ou moins grièvement blessés par des taureaux du ganadero portugais D. Palha Blanco, en plaza de Madrid. Voici le compte rendu de cette malheureuse journée.

Le premier toro est envoyé *ad patres* par Algabeño.

Le second blanc et noir est amené et Lagartijo entre en scène. Il cuadre la bête et entre à matar avec décision. La suerte achevée, on le voit rouler sanglant aux pieds de son adversaire qui s'affaisse: il est grièvement blessé à l'aine.

Voici le troisième toro: petit, noir, vif, il est bientôt maître de la piste et c'est devant ses élans furieux une débandade complète. L'heure de la mort venue, le fauve se précipite, enlève Algabeño d'un coup de corne, le charge une fois à terre, si bien que lorsque les peones sont arrivés à dégager leur directeur de lidia, ils voient le malheureux José qui essaie d'arrêter avec ses mains la violente hémorragie qui s'échappe de son cou; la corne a transpercé l'œsophage en intéressant la carotide; l'état du matador est désespéré.

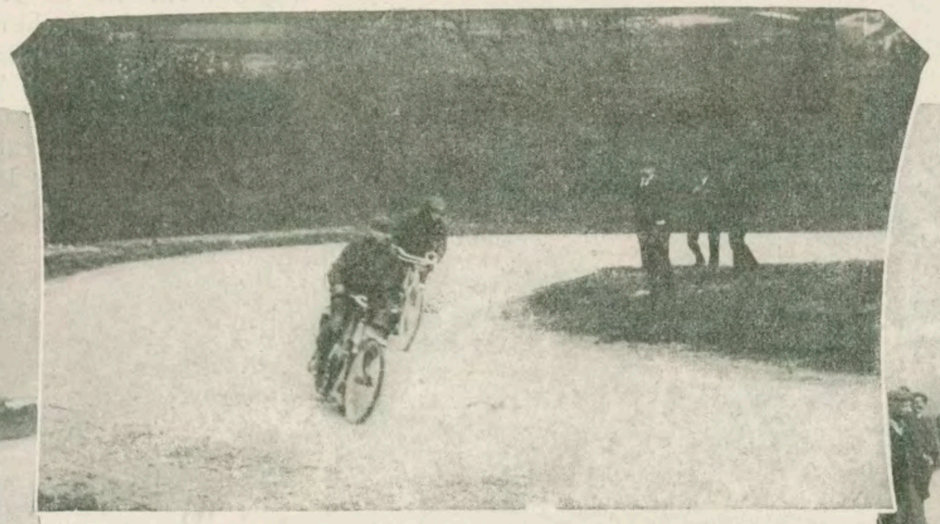
Le quatrième toro est tué par le vaillant Valerito en deux demi-estocades. Le cinquième lui échoit aussi, mais, cette fois, le matador improvisé se tire moins bien d'affaire et après une série d'estocades malheureuses, il se débarrasse enfin de l'encorné qui, avant de mourir, le soulève et le piétine. Valerito se relève ensanglanté.

(Cliché Beauchy.)

Algabeño, blessé avec Lagartijo par un taureau à Madrid.

A propos d'un Concours de Motocyclettes

L'arrivée du premier à Champigny, Olieslagers.



Bonnard et Kuhling dans le virage de Pétignac.

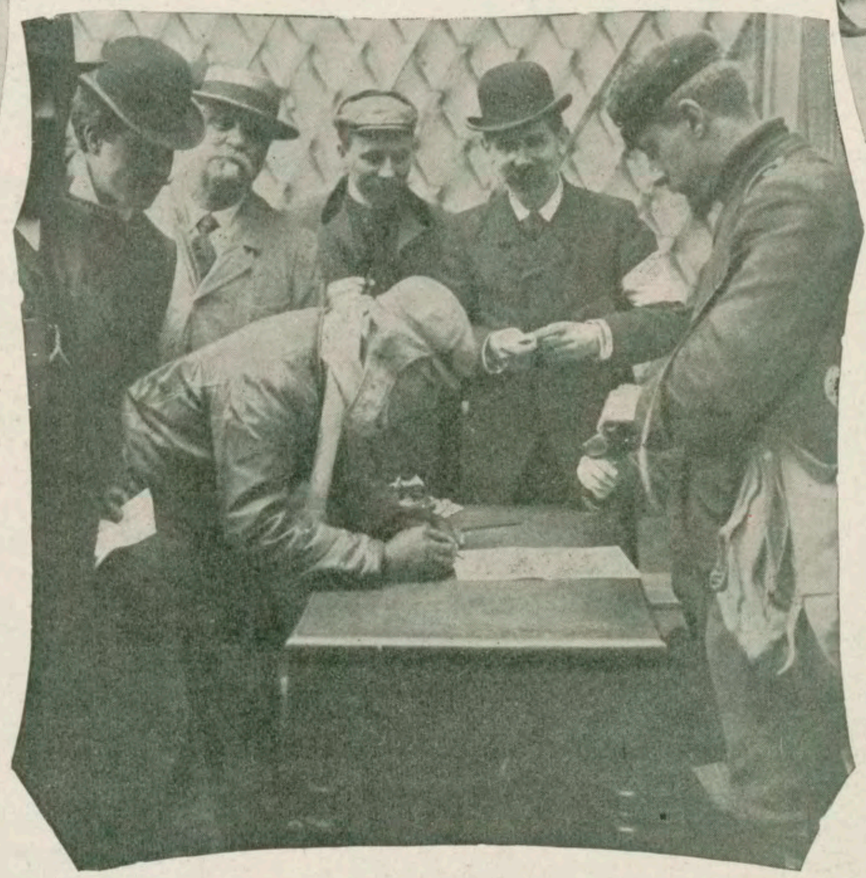
L'arrivée du deuxième à Champigny, Derny.

Nous avons parlé déjà de l'épreuve monstre de motocyclettes qui vient de se dérouler de Paris à Bordeaux, et nous en avons analysé la portée et l'esprit. Nous en avons fait tous les éloges qui lui étaient dus en nous basant sur l'intérêt qu'elle suscite et le mouvement d'idées qu'elle a créé.

Nous n'en sommes donc que plus à l'aise pour en parler aujourd'hui dans le détail et pour reconnaître fort impartialement que ce détail pécha souvent.

◔ ◔ ◔

Rien de plus difficile à organiser qu'un concours, rien de plus délicat à juger et je commence par déclarer tout net que je me soucierais fort peu, pour moi, d'une pareille responsabilité. Surtout lorsqu'un programme est, comme celui-ci, très large, c'est-à-dire susceptible de se prêter à toutes les ficelles et à tous les trucs de concurrents ingénieux. Or, ce fut un peu le défaut de ce dernier concours. Faute de définitions assez exactes, et fort difficiles à donner sur ce qu'on peut appeler les parties essentielles de la motocyclette, peut-être certains concurrents ont-ils pu passer à travers les mailles trop larges d'un règlement et prendre un réel avantage sur d'autres plus soucieux de l'esprit même de ce règlement.



Olieslagers signant au contrôle d'arrivée à Champigny.

Mais l'effet d'ensemble, celui que nous voulons juger, n'en a pas été moins remarquable et moins remarqué du public. Que lui importe que le classement ait été inexact sur tel ou tel point !

Ce qu'il a vu, ce qu'il importe qu'il retienne, c'est ce raid colossal de Paris à Bordeaux et retour, qui marque l'une des étapes pratiques les plus heureuses de la petite bicyclette à pétrole aujourd'hui classée comme instrument de grand tourisme.

GEORGES PRADE.

Olieslagers, arrivé premier à Champigny.

Derny, arrivé second à Champigny.

La Course des Trois Sports

Au Racing Club.
En ligne pour le départ des 500 mètres.

La course des Trois-Sports, due à l'initiative de notre confrère G. de Lafreté, s'est disputée dimnche dernier, par un temps superbe, contrastant avec celui qui l'avait marquée l'an dernier, alors qu'il avait plu sans arrêt toute la journée. Comme en 1903, cependant, la victoire est revenue à l'excellent athlète Marcel Dohis.

◓ ◓ ◓

Je ne ferai qu'une petite critique à l'excellente et sportive idée de notre confrère de Lafreté, organisateur de la course des Trois Sports. C'est que l'application de cette idée va, jusqu'à un certain point au moins, à l'encontre du but poursuivi. Il s'agit d'empêcher nos athlètes amateurs de se spécialiser trop exclusivement dans un sport quelconque, au lieu de les pratiquer tous. Or, limiter la compétition à trois sports seulement, c'est, malgré tout, faire de la spécialisation, encore qu'elle devienne déjà singulièrement plus large, il est vrai.

Et sans aller jusqu'au Championnat général d'Athlétisme, trop compliqué comme organisation, je voudrais voir notre confrère agrandir le cadre de son intéressante épreuve en y ajoutant encore un ou deux autres sports de toute première importance ou utilité; ainsi la natation, la boxe, et au moins un des exercices de force.

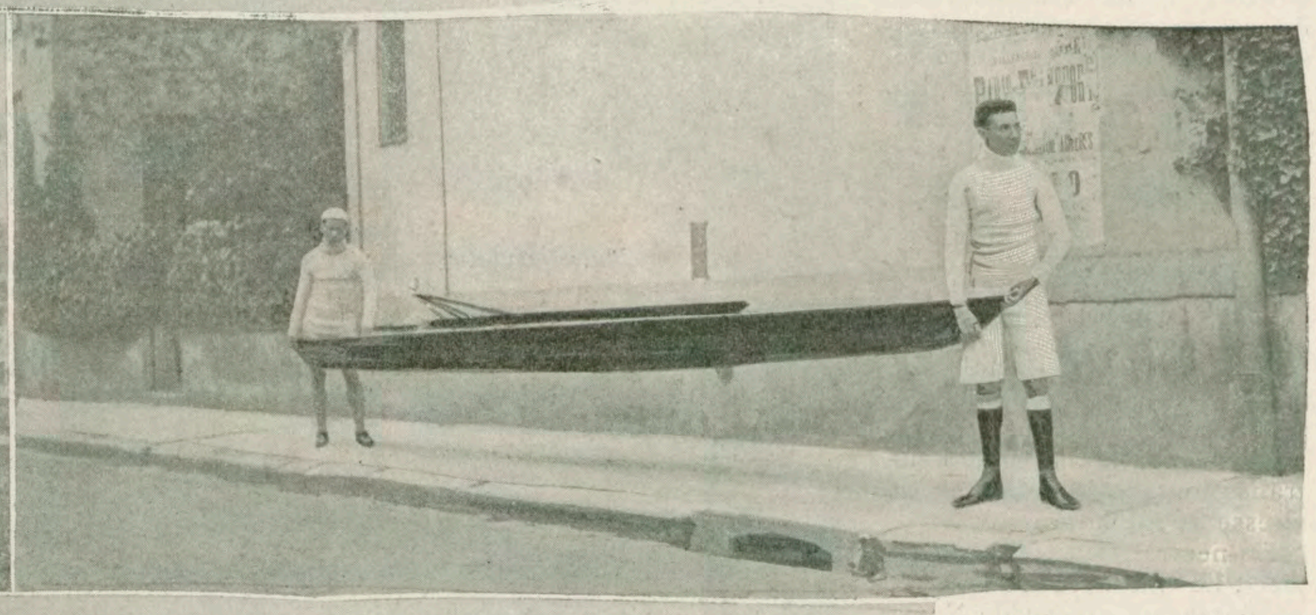
Ces légères réserves faites, il convient de rendre hommage au succès de la très sportive compétition qui se disputait dimanche pour la troisième fois. Les deux vainqueurs précédents, Marcel Dohis et Paul Meyer, s'y retrouvaient aux prises et y ont même pris les deux premières places. Mais c'est la forme la plus récente qui a triomphé en la personne de Dohis, gagnant en 1903, et qui a d'ailleurs fini devant son adversaire dans les trois courses.

L'U. S. F. S. A. nous annonce d'autre part un championnat général d'athlétisme dans lequel le classement sera fait d'après un principe nouveau en Europe.

V. B.

Au Parc des Princes.
Départ de la course cycliste.

Dohis arrive premierdans les 500 mètres.

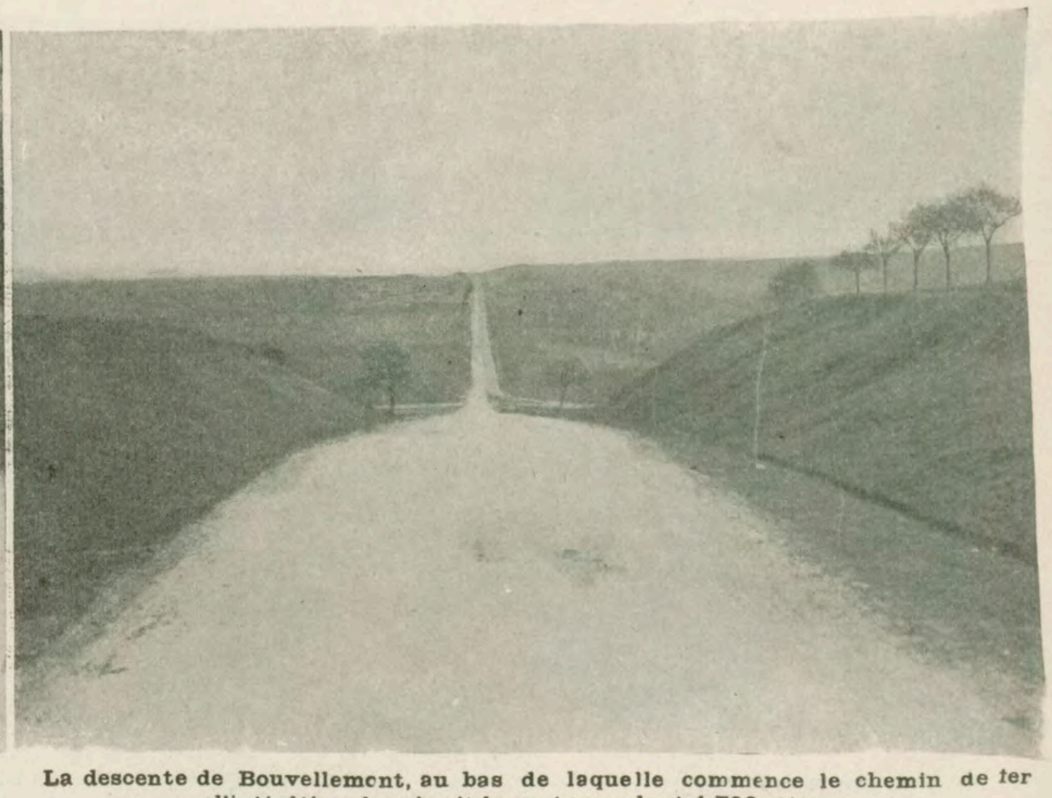


Delaplane, premier de la course de canoës et deuxième *ex æquo* du classement général.

Dohis, premier du classement général, aidé par Meyer, deuxième *ex æquo*, va mettre son canoë à l'eau.

Les Éliminatoires Françaises ◙ Le Nouveau Circuit

Le nouveau Circuit des Eliminatoires.
Le dernier virage avant les Crêtes-de-Poix.



La descente de Bouvellemont, au bas de laquelle commence le chemin de fer d'intérêt local, qui suit la route pendant 1.700 mètres

Le Ministère, ou plutôt le service de la Sûreté Générale, ayant exigé la neutralisation de toutes les agglomérations ou villages traversés dans le premier Circuit des Ardennes proposé, la Commission sportive de l'A. C. F. a dû accepter la route qui lui était imposée, et qui raccourcit le Circuit d'environ 40 kilomètres, en évitant une douzaine de neutralisations.

◓ ◓ ◓

Du Chesne (1), on se dirigera sur Bouvellemont par une succession de petites montagnes russes qui ne se terminent qu'à la fin du nouveau trajet. La traversée de Bouvellemont offre deux virages, un à l'entrée et l'autre presque à la sortie, mais la route a 12 mètres de largeur. A un kilomètre de Bouvellemont, on trouve, au bas de la côte, une ligne droite de 1.700 mètres, bordée par un chemin de fer d'intérêt local qui empiète d'environ 3 mètres sur le bas côté droit de la route, c'est le seul endroit où les concurrents auront de la difficulté à se passer.

Par ce nouvel itinéraire, le Circuit aura exactement 93 kil. 650, ce qui, multiplié par les six tours, donne environ 562 kilomètres, dont il faut déduire 30 kilomètres de neutralisations, soit un total en vitesse de 532 kilomètres.

En neutralisant Rethel, Vouziers, Le Chesne, avec un arrêt au passage à niveau de Novy, on aura donc quatre arrêts ou démarrages par tour, soit un total de 25 (départ compris) pour les six tours, ce qui n'a l'air de rien, mais qui complique assez le travail de contrôle et de chronométrage, pour qu'il ne soit guère possible d'en ajouter d'autres si l'on veut obtenir des résultats certains.

D'autre part, les constructeurs demandant que l'on ne fasse partir les concurrents qu'à deux minutes les uns des autres dans chaque neutralisation, le chronométrage sera d'autant plus compliqué et la durée de l'épreuve pourra être beaucoup plus longue qu'on ne se l'imagine au premier abord.

L'entrée de Bouvellemont.
Bouvellemont est le seul village traversé par la course.

(Cl. Tampier.)

Mialaret. — Cte de Vogüé. — Quinones de Léon — Abd El Nour. — Deville. — Georges Corneau.

Les officiels au carrefour de Mazagran, où sera donné le départ.

◓ ◓ ◓

En effet, les concurrents les plus rapides seront justement ceux qui auront le plus à attendre et ils auront, à la fin du parcours, un temps d'arrêts à défalquer beaucoup plus grand que ceux qui, moins vites auront terminé avant eux. A moins que, entre chaque contrôle, ils n'arrivent à regagner les deux minutes, ce qui me paraît bien difficile.

Je ne saurais trop faire remarquer que les constructeurs ont dépensé des millions pour arriver à construire les véhicules engagés, qui doivent prouver la supériorité de notre fabrication ; il faut donc qu'ils soient absolument certains qu'aucune erreur de chronométrage ne sera faite, et que ceux qui seront classés les premiers sont bien ceux qui auront été les plus vites.

Cette année, tous les temps seront pris par mes collègues, les chronométreurs officiels de l'A. C. F., et de leur côté, j'en suis certain d'avance, ils auront à cœur de prouver qu'ils sont à la hauteur de leurs fonctions si délicates et si difficiles, quoi qu'on en dise, car ils sont et seront les seuls juges des épreuves automobiles, tant que l'on n'aura pas trouvé un autodrome de 100 kilomètres de longueur sur 100 mètres de largeur, c'est-à-dire tant que l'on ne pourra pas faire partir en ligne des engins pouvant faire plus de 150 kilomètres à l'heure.

TAMPIER.

(1) Voir dans notre N° 289 le premier article sur le *Circuit des Ardennes*.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

Notre second Concours » Le Cliché gagnant

Notre photographe Simons, photographiant les groupes de cyclistes passant sur le pont de Suresnes.

Ce fut plus qu'un succès, ce fut un véritable triomphe que notre concours de dimanche dernier, celui du passage du pont de Suresnes à bicyclette.

Toute la matinée, et encore toute l'après-midi, de véritables escadrons roulants n'ont cessé de défiler devant l'objectif de notre infatigable collaborateur Simons. Cyclistes, isolés ou en groupes, à bicyclette ou à tandem, étaient photographiés sans relâche, aussi vite et aussi souvent qu'il était possible de le faire. La matinée, l'affluence habituelle s'est encore trouvée augmentée, non seulement en raison de notre concours, mais encore par le passage des concurrents de la Marche de notre confrère le *Journal*, qu'escortaient de nombreux cyclistes Durant l après-midi, la cohue a atteint des proportions indescriptibles et nous avons vu le moment où les agents de service allaient prier Simons d'aller " opérer " ailleurs. A noter que la plupart des cyclistes hélaient notre collaborateur au passage pour être certains de se trouver dans la plaque.

Le gagnant.

Le vainqueur de notre Concours numéro 2 est le cycliste portant au-dessus de la tête le numéro 137 (retourné) et figurant au premierplan de cette photographie.

Ainsi que le comportait le règlement du concours, les clichés on été développés le soir même. Nous n'avions que l'embarras du choix, car Simons n'avait pas usé moins de douze douzaines de plaques, soit 144 clichés sur lesquels figuraient exactement 253 cyclistes.

Pour éviter toute contestation, après avoir numéroté ces 253 cyclistes, sur les clichés même, nous avons purement et simplement procédé à un tirage au sort qui a désigné le numéro 137. C'est ce numéro que porte le cycliste dont nous reproduisons la photographie et qui se trouve être le lauréat du Concours. Ce numéro ayant été porté sur le cliché s'est trouvé, naturellement, reproduit à l'envers sur l'épreuve et par suite sur la reproduction en photogravure que nous donnons ci-contre.

Aussitôt que cet heureux gagnant se sera identifié, il n'aura qu'à se présenter dans nos bureaux pour recevoir son prix, soit

CENT FRANCS EN ESPÈCES

Nous publierons les nom et adresse du gagnant dans notre prochain numéro.

Ajoutons que le gagnant, comme nous l'avons déjà dit, touchera, outre son prix, autant de fois 25 francs qu'il pourra nous présenter de série de 10 Bons-Concours détachés des numéros de la *Vie au Grand Air*.

En présence du succès obtenu par ce concours de photographies, nous avons décidé de le recommencer, mais, cette fois, du côté Est de Paris. Nous ferons connaître sous peu la date de ce nouveau concours, ainsi que la place qui a été choisie pour l'opérateur.

Le Troisième Concours

A Longchamp. ✓ Dimanche 15 Mai. ✓ Les tickets du Pari Mutuel.

Ainsi que nous l'avions annoncé en inaugurant la série de nos nouveaux concours sportifs qui ont été accueillis par le public avec une faveur dont nous lui savons gré, notre intention est de rendre ces amusantes compétitions le plus éclectiques possible, de façon à intéresser les sportsmen... et les sportswomen de toute classe et de toute catégorie.

Fidèles à ce programme, après avoir débuté par un concours auquel ont pu prendre part tous nos lecteurs sans exception, nous en avons organisé un second dimanche dernier, qui a obtenu un succès énorme auprès des cyclistes de Paris et environs. On en a vu plus haut le résultat.

Notre prochain concours, qui aura lieu de dimanche en huit, 15 mai, s'adressera à tous les habitués des

COURSES DE CHEVAUX

quelle que soit la catégorie de places, pelouse, pavillon ou pesage, qu'ils fréquentent.

Voici en quoi consistera ce concours, aussi original, on va le voir, que le précédent.

Le dimanche 15 mai, auront lieu des courses à Longchamp. Il s'agira pour les concurrents du Concours, de nous apporter, le lendemain lundi, avant 2 heures de l'après-midi, le ticket du Pari Mutuel d'un cheval joué comme gagnant **et n'ayant pas gagné**, mais qui aurait donné le plus gros rapport de la journée.

Cette dernière constatation est facile à faire, même pour les chevaux n'ayant pas gagné. En effet, plusieurs de nos confrères hippiques publient à la fin de chaque compte rendu le tableau de la " Cote au Pari Mutuel ". Nous nous baserons sur celui de notre confrère le *Jockey*, pour déterminer le gagnant de notre Concours, et le chiffre adopté sera celui de la pelouse, à l'unité de 5 francs. Néanmoins, les tickets de pesage ou d'autres bureaux à mises supérieures seront valables, mais ils seront naturellement ramenés à ladite unité de 5 francs.

Nous espérons avoir bien fait comprendre le mécanisme de ce concours, des plus simples, on le voit, et sur lequel nous donnerons d'ailleurs, la semaine prochaine, les derniers détails. Répétons que le prix qui sera, comme pour les concours précédents, de

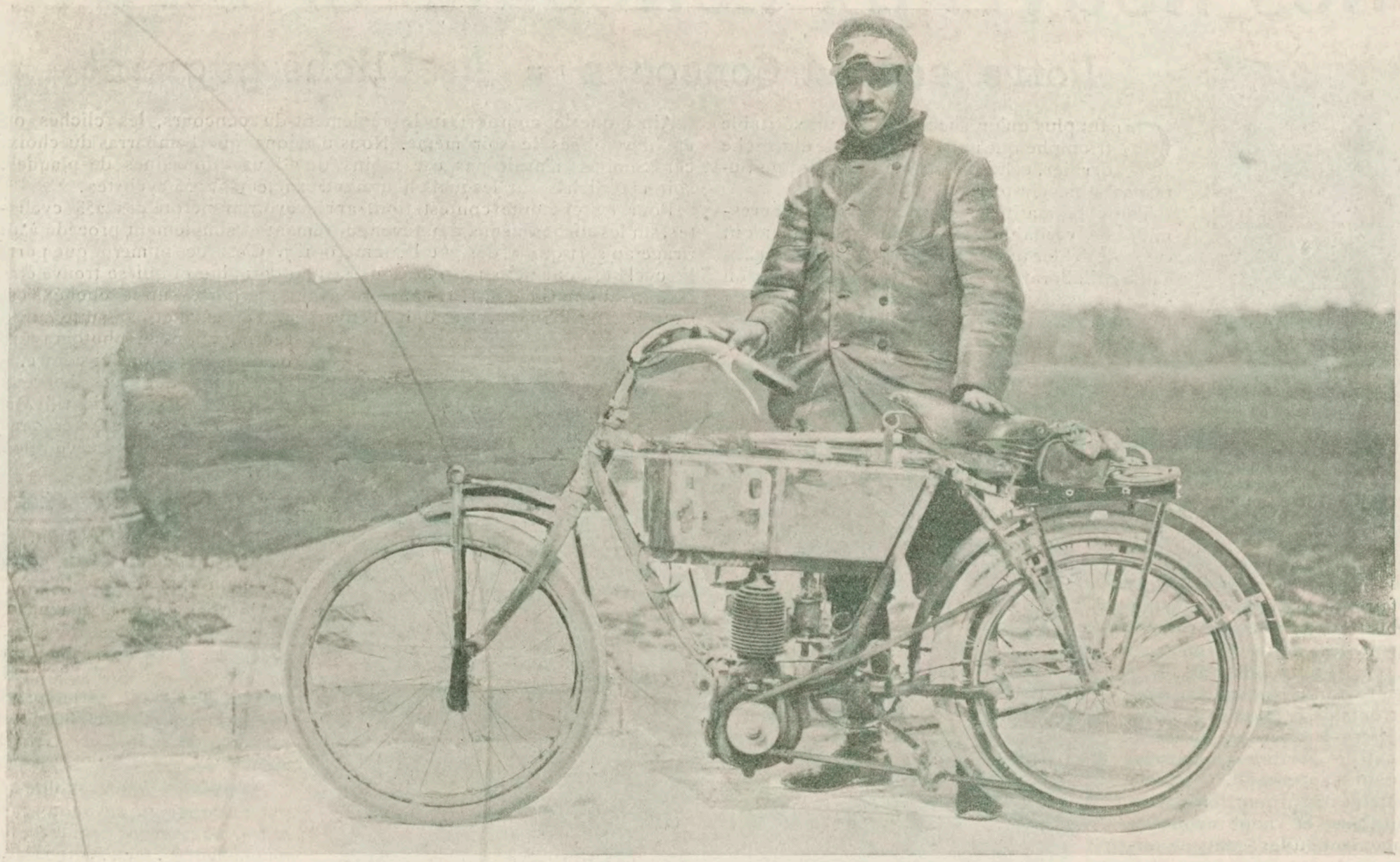
CENT FRANCS EN ESPÈCES

appartiendra à celui de nos lecteurs qui nous apportera, le lendemain de la réunion du 15 mai à Longchamp, un ticket de Pari Mutuel pris sur un cheval n'ayant pas gagné, mais qui aurait donné le plus gros rapport parmi tous les tickets qui nous seront présentés.

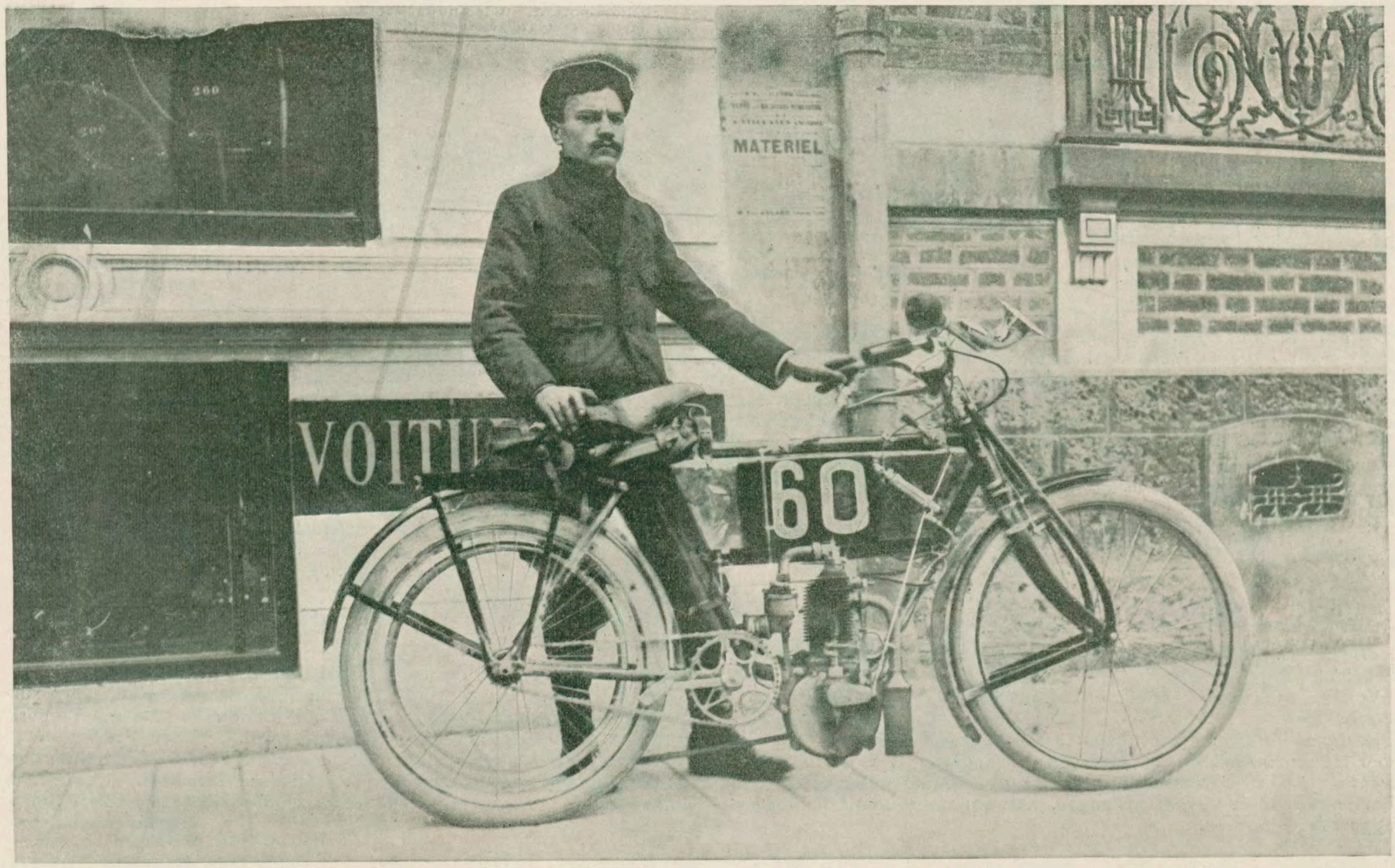
Comme pour les autres Concours, si le gagnant peut nous présenter des séries de Bons-Concours détachés de la *Vie au Grand Air*, il touchera autant de fois 25 francs, en plus de son prix, qu'il aura de séries de 10 Bons.

VICTOR BREYER.

LE LIVRE D'OR DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



JAMIN, QUI A FAIT LE MEILLEUR TEMPS DANS LE CONCOURS PARIS-BORDEAUX-PARIS (1.200 KILOMÈTRES) DE L'AUTOCYCLE CLUB, SUR SA MOTOCYCLETTE *Alcyon*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

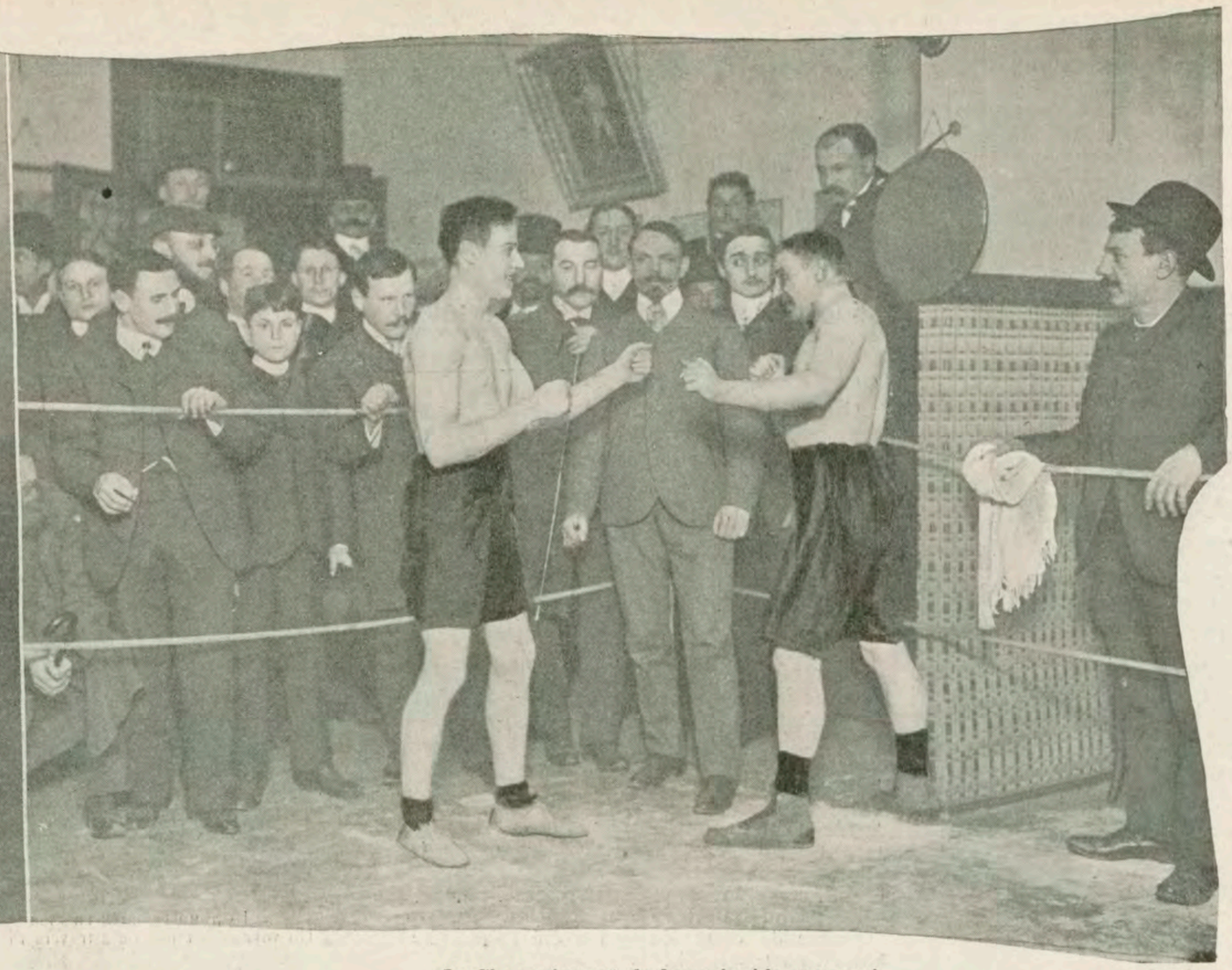


CANALE, QUI VIENT DE COUVRIR DANS LES DÉLAIS RÉGLEMENTAIRES ET SANS LA MOINDRE PANNE LA DISTANCE PARIS-BORDEAUX-PARIS, 1.200 KILOMÈTRES (CONCOURS DE L'AUTOCYCLE CLUB), SUR SA MOTOCYCLETTE *Alcyon*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

Le Concours de Motocyclettes Paris-Bordeaux-Paris

LES CHAMPIONNATS DE BOXE

Sebille,
Champion de France de boxe (poids légers).



Le Championnat de boxe (poids moyens).
La rencontre entre Ferrand et Rumsey. Ce dernier a été proclamé champion des poids moyens.

Les championnats de boxe ont pris fin la semaine dernière par la rencontre de Sebille et de Rouault, qui se disputaient le titre de champion des poids légers

Cette soirée très réussie se passait dans la salle du maître Bayle, avenue Wagram.

Le clou de la soirée consistait dans la rencontre finale entre Rouault et Sebille. La lutte entre ces deux excellents boxeurs a été fertile en péripéties. La victoire est revenue à Sebille, car Rouault a dû abandonner au quatrième round.

En l'absence de Legrand, Rumsey a été proclamé champion des poids moyens (boxe anglaise).

Rumsey a tiré, néanmoins, contre Ferrand.

Ce dernier a été battu, mais non sans avoir opposé une magnifique résistance à son adversaire.

BLOC-NOTES

PHOTOGRAPHIE

Du glaçage des épreuves sur citrate

Un correspondant me demande de lui expliquer pourquoi le glaçage des épreuves au citrate sur plaques de verre cirées avec 2 grammes de cire pour 100 de benzine est absolument impraticable, malgré tout le bien qu'en disent plusieurs auteurs de traités.

En effet, ça tient et ça tient terme!... Remarquez que lorsque vous voulez coller du papier sur du verre, si vous dés rez une adhérence absolue, ça ne tient pas; mais les épreuves sur citrate, c'est une autre affaire : quand elles y sont, elles y restent.

On peut éviter sûrement ces desagréments en utilisant les tô es émaillées, l'ébonite, la toile cirée polie, etc.; seulement nous n'avons plus le brillant parfait du verre. Afin de diminuer les chances d une adhérence intempestive des images appliquées sur verre, sinon de les éviter tout à fait, il n y a tout simplement qu'à ne passer à l opération du glaçage que lorsqu'elles ont été séchees une première fois à l'air libre. On les mouille une seconde fois à l'eau pure et... ça ne tient plus; on peut aussi, si l on veut gagner du temps et éviter une dessiccation prealable, immerger les épreuves, au sortir de leur dernière eau de lavage, dans un bain de formol a 5 pour 100. Le bain de formol, en outre, permet d activer le séchage en ayant recours soit à la chaleur du soleil, soit à une chaleur artificielle quelconque.

Si l'on emploie le talc, de préférence à la cire comme anti-adhérent, il faut en mettre très peu sur la surface du verre qui recevra les épreuves; on frotte ensuite cette surface avec un chiffon propre, comme si l'on voulait enlever complètement la poudre, il en restera toujours assez.

Je n'insiste pas sur la manière de mettre les épreuves mouillées sur le verre talqué, pourquoi il faut passer la raclette en caoutchouc pour éviter les bulles d'air entre les images et le verre. Ces détails sont trop connus.

Le montage des positives glacées sur cartons nous met en présence d'un inconvenient; en étendant au dos de l'image de la colle d'amidon, le brillant s'altère; on a indiqué un tour de main pour tourner la difficulté en se servant de colle de dextrine épaisse que l'on étend avec un pinceau fin sur les bords extrêmes, au verso de l'épreuve, sur une largeur de quelques millimètres; lorsque l'épreuve est montée, une marge dépolie et irrégulière détruit en partie la valeur de l'œuvre.

Le mieux est d'opérer ainsi : quand les épreuves sont sur verre ou sur tôle, avant de les mettre à sécher, on trempe dans de l'eau pure des morceaux de carteline d'un format légèrement plus grand que celui des images; on comprime ces morceaux pour ne leur conserver qu'un faible degré d'humidité. On étale une légère couche de colle d amidon au dos d'une épreuve sur laquelle on met un morceau de carteline: on passe la raclette de caoutchouc; après dessiccation on a un document cartonné très brillant que l'on peut ensuite monter sur carton à marges ou dans un album sans avoir à craindre d'altérer le glaçage, ce glaçage ne le cédera en rien à celui qu'obtiennent, par d'autres moyens plus compliqués, les émailleurs de profession.

E Forestier.

La Société d'Études Photographiques de Paris organise, pour le dimanche 12 juin, un concours de manipulations entre tous les amateurs photographes. Pour en recevoir le programme complet, s'adresser au secrétaire, M. A. Villain, 20, place de l'Eglise, à Pantin.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Enveloppes vulcanisées a tringles vélo et motocyclette. — Enveloppes a talons nouveau profil. — Enveloppes a talons nouveau profil a languette. — Enveloppes de course fil biais apparent.

Nous avons présenté dans nos derniers bulletins les nouveaux articles vélo que nous offrons cette année à la clientèle.

Nous allons y revenir plus en détail et examiner séparément chacun d'eux :

Enveloppes vulcanisées à tringles vélo et motocyclette

De tous les pneus à tringles, notre Triomphe était le plus souple et le plus facilement démontable La place qu il occupait sur le marché était d'ailleurs l'indice de sa valeur.

Il y avait cependant un gros progrès à réaliser : parvenir à vulcaniser ce type, c'est-à-dire à supprimer toute chance de décollage entre gomme et toile, à augmenter sa resistance en donnant plus d'homogénéité à l'ensemble.

C'est à ce résultat que nos essais ont abouti, et le type que nous avons présenté est le fruit d une année d expériences et d'essais, car nous avons le souci, exagéré peut-être, mais ce n'est pas le client qui s'en plaindra, de ne lancer sur le marché que des types sur la valeur desquels nous sommes entièrement fixés.

Empressons-nous d'ajouter que ce résultat heureux a été obtenu sans que les qualités qui distinguaient déjà notre Triomphe collé aient été atteintes, c'est-à dire que notre Triomphe vulcanisé est resté aussi souple et aussi facilement démontable que son devancier

Au surplus, bien que lancé au dernier Salon, il est maintenant connu de tous ceux qui roulent peu ou prou. Les plus grands fabricants de cycles aussi bien que les agents les plus expérimentés et les plus compétents se font un devoir d'en préconiser l'usage à leur clientèle.

C'est un type excellent à tous égards. C'est ce type qui a inauguré notre nouveau profil antidérapant que nous avons depuis donné à tous nos autres types d'enveloppes vélo et motocyclette.

Nous fabriquons également en vulcanisé les enveloppes motocyclette à tringles, mais nous restons persuadés que le vrai pneu pour la motocyclette comme pour la voiture est le pneu à talons.

Nous sommes en mesure de livrer à lettre lue nos enveloppes Triomphe dans les dimensions suivantes :

Vélo

650 — 35 A 38 B 42 C 44 C
700 — 28 32 35 A 35 38 B
35 38 40 42 45 C 42 D
38 42 G
750 — 42 C

Motocyclette

650 — 45 C 50 D 55 D
700 — 38 B 40 C 45 C 50 D

Enveloppes à talons nouveau profil

Tous les cyclistes connaissent notre pneu à talons qui est depuis de longues années le type classique de notre fabrication. La faveur dont il jouit est due non seulement à l'excellence de sa fabrication, mais encore à sa facilité de démontage et aussi à ce qu'il permet l'emploi de chambres à air interrompues.

Ce pneu est tout désigné pour ceux qui ne veulent pas avoir à démonter eur roue pour réparer en cours de route, car il permet en emportant une chambre à air de rechange de remplacer en quelques minutes la chambre percée.

Cet avantage est devenu encore plus appréciable depuis l'apparition des motocyclettes si rapides, mais dont le démontage de la roue arrière ne va pas sans être très laborieux.

Le succès obtenu par le profil antidérapant donné à notre enveloppe Triomphe vulcanisée nous a décidé à adopter le même profil pour notre enveloppe à talons.

Nous faisons ce type dans les dimensions suivantes que nous pouvons livrer à vue :

650 — 34 — 40 — 45
700 — 34 — 40 — 45
750 — 34 — 40 — 45

Nous croyons devoir rappeler que notre chambre à air interrompue se fait seulement :

Pour le vélo :

En 40 et 45 de grosseur de boudin.

Pour la motocyclette :

En 50 et 55.

Enveloppes à talons, nouveau profil à languette

Nous avons complété ce type en créant une enveloppe dite à languette, c'est-à-dire à talon prolongé, ce qui permet de supprimer le ruban. La création de cette enveloppe était réclamée par les nombreux cyclistes qui, ayant leurs bicyclettes munies de freins sur jante, craignaient l'échauffement des chambres à air

Nous faisons ces enveloppes dans les dimensions de :

650 — 34 — 40
700 — 34 — 40 — 40 H 45
750 — 40

Enveloppes de course fil biais apparent

Certains cyclistes sacrifient la solidité à la vitesse et demandent pour leurs bicyclettes des pneus extra-légers. C'est pour répondre à ces demandes que nous présentons cette année à notre clientèle une enveloppe en fil biais, avec toile apparente sur les bords; cette enveloppe est très soignée comme fabrication, mais il est bien entendu qu'étant donnée sa légèreté, elle n'est pas aussi résistante que nos enveloppes du type ordinaire.

La chape de caoutchouc qui recouvre seulement la partie en contact avec le sol se fait en caoutchouc rouge ou en caoutchouc gris, au choix du client.

Nous faisons ces enveloppes dans la dimension de :

700-28 A — 700 × 32 A

Michelin et Cie.

FINANCE

Les Mines d'Or

L'annonce d'une prochaine émission de Bons du Trésor Russe a produit un certain flottement dans le compartiment des fonds d'Etat : il est assez naturel, en raison du niveau qu'ils ont atteint, qu'on juge bon de les vendre en vue de se créer des disponibilités pour un placement à 5 o/o d'intérêt et sans aléa dans les cours.

Sur notre place, un seul groupe, à l'heure actuelle, présente une inébranlable termeté poursuit sa marche en avant, semble en train de regagner tout le terrain qu il avait abandonné depuis plusieurs années : c'est le groupe des mines d or. Il n'y a rien, là, de surprenant ni d'illogique. La convention, relative à la main-d'œuvre asiatique, étant désormais signée entre les gouvernements anglais et chinois, les travailleurs vont affluer, les rendements augmenter, l'industrie se développer au Transvaal.

Dans ces conditions, c'est de ce côté que doit se porter l'attention des capitalistes; les mécomptes subis ne sont plus à redouter et avec quelque prudence, un choix judicieux parmi les innombrables valeurs du groupe des m nes, on y peut réaliser de beaux bénéfices, établir de beaux revenus.

C. Levrai.

CANOTS AUTOMOBILES

La Commission de la Coupe de Rouen a décidé que l'épreuve de la Coupe serait courue, cette année, les 10 et 11 juillet prochain, c'est-à-dire que le départ de Rouen aura lieu le dimanche 10 et l'arrivée au Havre le lundi 11.

Ces dates ont été choisies d'accord avec la Société des régates du Havre, qui a bien voulu promettre de décerner des prix, en objets d'art, aux deux premiers des concurrents.

Nous ne pouvons qu'approuver cette entente entre Rouen et le Havre. La Coupe de Rouen devient ainsi une épreuve régionale intéressant toute la Seine maritime ; dans ces condi ions, nul doute que son importance n'augmente chaque année.

Tout le monde sait que la navigation automobile est en voie de prendre un développement considérable auquel la création de la Coupe de Rouen n'aura pas été étrangère.

Ce qui fait l'intérêt réel de cette épreuve, c'est d'avoir été créée pour développer la construction de canots automobiles pouvant rendre des services au commerce, c'est-à-dire des bateaux solides, marins, pratiques et économiques.

ESCRIME

L'excellent maître du Cercle d'escrime, le professeur Hilbert, ancien adjudant maître au 49e d'infanterie, vient d'ouvrir une salle d'armes à Biarritz, avenue Jauberry.

AUTOUR DES SPORTS

LA SEMAINE COMIQUE, PAR HENRIOT

Nous apprenons avec plaisir à nos lecteurs que nous venons de nous assurer la collaboration du dessinateur bien connu Henriot, dont tout le monde connaît aujourd'hui et a pu apprécier le crayon si humoristique. Henriot nous donnera toutes les semaines une série de dessins d'une actualité sportive et nos lecteurs trouveront dans le présent numéro, à la page 2 de notre couverture, le commencement de l'intéressante et amusante " Semaine comique " de notre distingué collaborateur.

L'EXPOSITION CANINE DE LYON

Une importante exposition canine, organisée par la Société canine du Sud-Est, vient d'avoir lieu à Lyon. Elle fut très brillante; plus de 500 chiens étaient exposés sur le Cours du Midi, et pour les journées de clôture, le comité avait organisé de très intéressantes épreuves sportives, principalement des épreuves de chasse sous terre, que suivirent avec intérêt de nombreux sportsmen.

MONOFF
lévrier russe,
1er prix des lévriers à l'Exposition canine de Lyon.

Nous donnons à nos lecteurs la photographie d'un des grands lauréats de cette exposition qui obtint un premier prix et un prix spécial, Monoff, lévrier russe de course appartenant à M. André Nechitch, de Genève.

A l'Exposition canine de Paris, qui va s'ouvrir à la fin de ce mois, sur la Terrasse de l'Orangerie, nous reverrons sans doute plusieurs des lauréats de Lyon et nous aurons l'occasion d'en présenter quelques-uns à nos lecteurs.

LE GRAND PRIX DE LA RÉPUBLIQUE (AMATEURS)

Gros succès pour la réunion organisée dimanche dernier à la Piste municipale par la Société Athlétique de Montrouge.

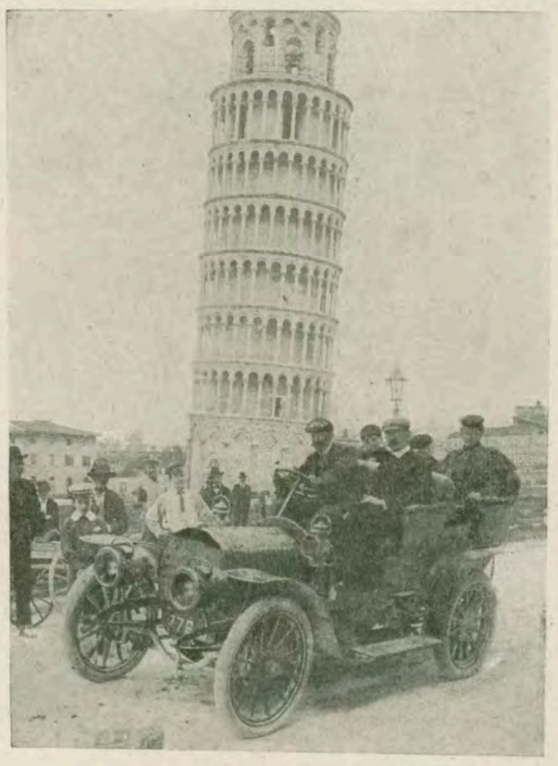
SOLARI
vainqueur du handicap de la S. A. M.

A côté du Grand Prix du Printemps, organisé par la S. A. M., se disputaient les séries éliminatoires du Grand Prix de la République (amateurs), dont les demi-finales et finale se disputeront dimanche prochain 8 mai, au Vélodrome du Parc des Princes.

Le grand handicap qui figurait au programme de cette réunion a été gagné par Solari, parti scratch.

DEVANT LA TOUR DE PISE

Un de nos amis, qui accomplit actuellement, à bord de sa voiture Hotchkiss, un long voyage à travers l'Europe, nous fait parvenir l'intéressante photographie que nous publions ci-contre. Elle représente nos voyageurs à Pise, arrêtés devant la célèbre Tour penchée qui a rendu célèbre ce coin plein de souvenirs historiques de l'Italie.



LA TOUR PENCHÉE DE PISE
Un voyage automobile à travers l'Italie.

LES BERSAGLIERI CYCLISTES

A l'occasion du voyage du Président de la République en Italie, une grande revue des troupes italiennes avait été organisée à Rome. On a fort remarqué la compagnie cycliste des Bersaglieri, qui a défilé devant les souverains italiens et le chef d'Etat français. Nous publions ci-contre la photographie de cette compagnie cycliste qui a fait l'admiration de tous et qui rend actuellement de signalés services.

LA COMPAGNIE CYCLISTE DES BERSAGLIERI

PARIS-BEAUVAIS

L'Association Sportive de la Seine a fait disputer, dimanche dernier, sur le parcours Paris-Beauvais, une course exclusivement réservée à ses membres. Cette course, qui se disputait pour la neuvième année, avait réuni 91 engagements. 77 coureurs sont venus se ranger sous les ordres du starter et 71 ont terminé le parcours. La victoire est revenue à Parent en 2 h. 20 dans la catégorie vitesse. Sarochus s'est adjugé la première place dans la catégorie des routiers en 2 h. 40.

PARENT
vainqueur de la course Paris-Beauvais.

PETITE CORRESPONDANCE

Un sportsman lecteur assidu. — Pas si assidu que cela, puisque vous n'avez pas lu l'article : *Nos concours et la loi sur les loteries*, paru dans le numéro 293.

Dernières Modes de Londres

VÉRITABLE PANAMA

POUR HOMME

A. STAGG Chapelier
7, rue Auber, Paris

Demander dans les GRANDS MAGASINS de PARIS
La "Merveilleuse" Couveuse-Eleveuse pour 15 Œufs de Poules

THE
"HAMMOND"
LEGGING
Registered No. 5.925

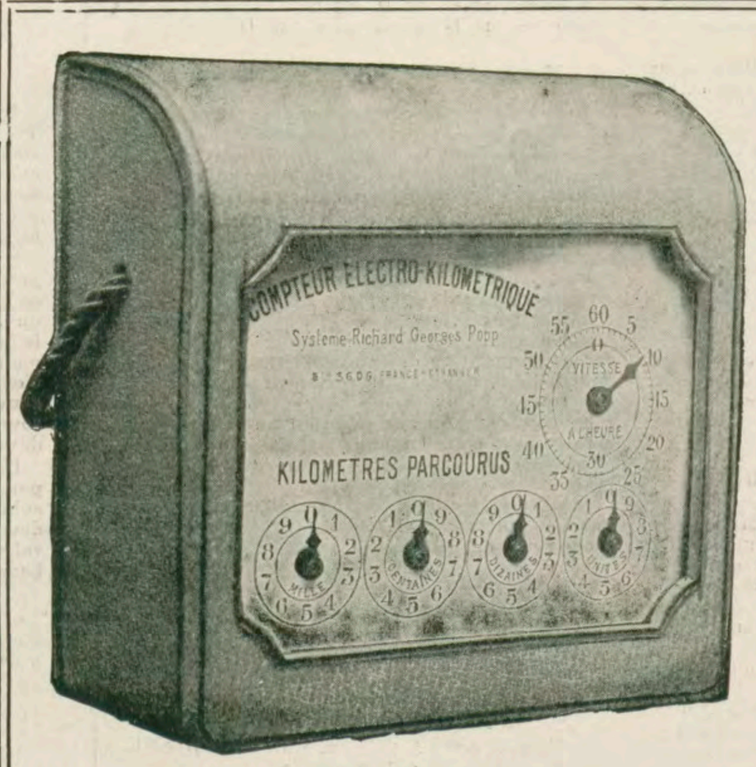
Non authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging.

Faites en toutes sortes de cuirs.

Echantillons et explications pour mesures sur demande.

HAMMOND & Co., LTD
8, PLACE VENDOME, PARIS
et
465, OXFORD STREET, LONDON

Patent No. 24,363.



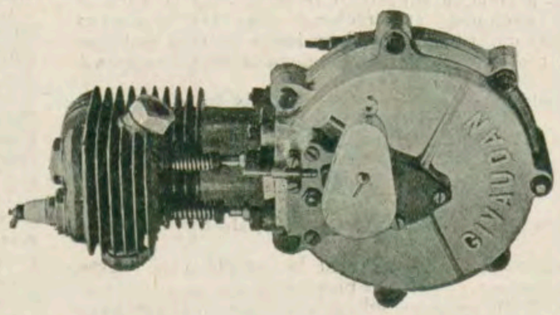
La Meilleure Réclame

21 Avril 1904.

Société des Compteurs électro-kilométriques
156, boul. Pereire, Paris.

... J'arrive du Midi avec ma 40-chevaux Richard-Brasier, et, grâce à votre Compteur, j'ai pu me rendre compte d'une façon tout à fait exacte de la marche régulière de ma voiture et de la vitesse, tant en côte qu'en descente...

Comte F. de la ROCHETTE,
17, rue Miromesnil, Paris.



PLAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

ASSURÉS SUR LA VIE (Augmentez Capitaux Assurés (mêmes primes) : V.E. de 9 à 18 %; V.E.P.T. 20 ans, de 9,13 à 23,90 %; T.F. 20, de 12,24 à 18,37 %; M. 20, de 10,94 à 15,54 %. M. 25, de 33.92 à 41,98 %; AUTRES, de 15 à 57,84 %.
Les personnes désirant s'assurer profiteront de ces augmentations.
RENTES VIAGÈRES TRÈS ÉLEVÉES
Assurances de Voitures AUTOMOBILES TRÈS AVANTAGEUSES pour les Assurés.
Renseignements GRATUITS
Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner N° 503.53 ou voir de 1 h. à 3 h. M. LAMBERT, *ancien Inspecteur*, 20, Rue St-Ferdinand. Paris. Métropolit. Station d'OBLIGADO.

APPAREILS THERMOPHORE
Conservant et donnant
de la CHALEUR SANS FEU!
Pour les ménages, cuisines, restaurants, la chasse, la campagne, le voyage. Compresses p. malades, chauffe-lait p. enfants, etc.
M. A. KRAUS, Agent-Général
Paris. 10, rue Marbeuf. — Téléph. 556.87

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 17 mai 1904,
TERRAIN avec 4 façades, rue de la Banque, 1 rue, place et passage des Petits-Pères. Surf. 521 m. 36. Mise à prix, 800 fr. le mètre. S'ad. aux not. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, rue des Pyramides, et DELORME, 11, r. Auber, dép. de l'ench.

MAISON à Paris 63 RUE LEBLANC Cont. 400 mètres. Revenu, 1.500 fr. M. à pr. 20.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 10 mai. S'ad. à Me BOURDEL, not., 30, r. Beuret.

MAISON à Paris 57, RUE DUTOT Cont., 142 mètres. Revenu, 1.500 fr. M. à pr., 10.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 10 mai. S'adr. à Me BOURDEL, not., 30, r. Beuret.

TERRAIN à Paris, 48, r. Vital. Cont. 391 m. 34 env. M. à p. 70.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 17 mai. S'ad. à Me MOYNE, not. 7, r. Laffitte.

Adj. à Lizy-sur-Ourcq (S.-et-M.) étude de Me LEBARQUE, not., le dimanche 15 mai 1904, 1 h. 1/2,
FERME située à Jaignes (S.-et-M.), 112 hect. 81. louée 8014 fr., impôts à charge du fermier. M. à p., 140.000 fr. Maison de camp., îles et bois à Jaignes. M. à p., 1.800 et 5.000 fr. Chasse et pêche.

PROPté à Paris, 19, r. de l'Université (anc. hôte Mortemart). Ce 1814m 50 env. Rev. b. 37210 f. M. à p. 550.000 fr. A adj. s. 1 ench. le 31 mai 1904. S'adr. à Me C. TOLLU, notaire, 9, rue de Grenelle.

Demander à notre Librairie Sportive
TOUS LES
LIVRES de SPORTS

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg. PARIS